Verzeichnis der empfohlenen Schmiermittel

	A				B		C	D	E	F
Schmierung von	Motor und Luftfilter			Getriebe	Lenkung und Hinterachse		Schmier-nippel	Ölkanne Vergaser-dämpfer	Obenöl	Radlager Handbrems-seile
Klimatiache Verhältnisse	Tropische u. gemässigt bis 0 C	Kalt bis -12 C	Arktisch immer unter -12 C	Alle	bis -12 C	unter -12 C	Alle	Alle	Alle	Alle
CASTROL	Castrol X.L.	Castrolite	Castrol Z	Castrol X.L.	Castrol Hypoy	Castrol Hypoy Leicht	Castrolease L.M. or Castrol Hi Press	Castrolite	Castrollo	Castrolease L.M.
ESSO	Esso Extra Motor Oil 20W30	Esso Extra Motor Oil 20W30	Esso Motor Oil 10	Esso Extra Motor Oil 20W30	Esso Expee Compound 90	Esso Expee Compound 80	Esso Mulitpurpose Grease H or Esso Expee Compound 140	Esso Extra Motor Oil 20W30	Esso Oben Schmieröl	Esso Multipurpose Grease H
MOBIL	Mobiloil A	Mobiloil Artic	Mobiloil 10W	Mobiloil A	Mobilube G.X. 90	Mobilube G.X. 80	Mobilgrease M.P. or Mobilube G.X. 140	Mobiloil Artic	Mobil Upperlube	Mobilgrease M.P
BP	Energol S.A.E. 30	Energol S.A.E. 20W	Energol S.A.E. 10W	Energol S.A.E. 30	Energol E.P. S.A.E. 90	Energol E.P. S.A.E. 80	Energrease L. 2 or Energol E.P. S.A.E 140	Energol S.A.E. 20W	Energol U.C.L.	Energrease L. 2
SHELL	Shell X-100 30	Shell X-100 20/20W	Shell X-100 10W	Shell X-100 30	Shell Spirax 90 E.P.	Shell Spirax 80 E.P.	Shel Retinax A or Shell Spirax 140 E.P.	Shell X-100 20/20W	Shell Oben Schmieröl	Shell Retinax A
FILTATE	Medium Filtrate 30	Zerro Filtrate 20	Sub-Zero Filtrate 10W	Medium Filtrate 30	Hypoid Filtrate Gear 90	Hypoid Filtrate Gear 80	Super Lithium Filtrate Grease or E.P. Filtrate Gear 140	Zerro Filtrate 20	Filtrate Petroyle	Super Lithium Filtrate Grease
STERNOL	Sternol W.W. 30	Sternol W.W. 20	Sternol W.W. 10	Sternol W.W. 30	Ambroleum E.P. 90	Ambroleum E.P. 80	Ambroline L.H.T. or Ambroleum E.P 140	Sternol W.W. 20	Sternol Magikoy	Ambroline L.H.T.
DUCKHAM'S	Duckham's NOL Dreissig	Duckham's NOL Zwanzig	Duckham's NOL Zehn	Duckham's NOL Dreissig	Duckham's Hypoid 90	Duckham's Hypoid80	Duckham's L.B. 10 Grease or NOL E.P. 140 Dreissig	Duckham's NOL Zwanzig	Duckham's Liquid	Duckham's L.B. 10 Grease

Der



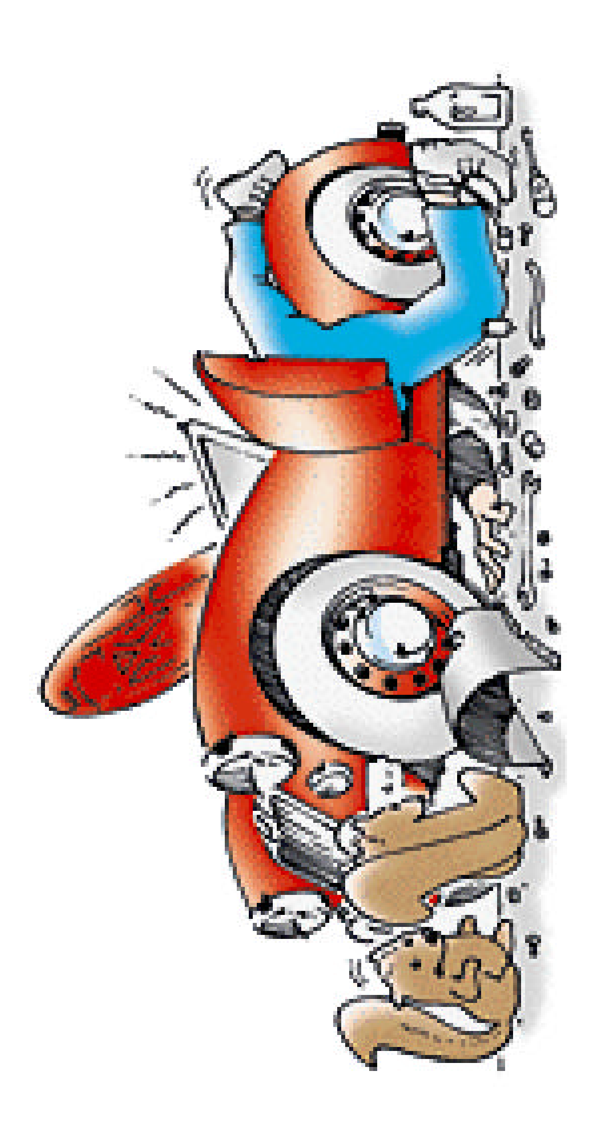
www-mga-club.ch

Typ MGA 1600

Bedienungsanleitung

Ein Exemplar dieses Heftes wird mit jedem Fahrzeug ausgeliefert. Bei Verlust ist ein Ersatzheft unter der Ersatzteilnummer AKD 1741 bei den MG-Händlern erhältlich.





Stichwortverzeichnis

Stichwortverzeichnis

Vorwort

Die Ausführungen dieser Betriebsanleitung beschränken sich im wesentlichen auf Angaben über den richtigen Betrieb und das korrekte Fahren des Wagens.

Längere Abhandlungen und Einzelheiten sind vermieden worden, dagegen wird reichlicher Gebrauch von erklärenden Illustrationen gemacht. Der Besitzer findet alle der einwandfreien Instandhaltung dienenden Angaben vor, welche die zweckmäßigste Wartung im Interesse des störungsfreien und allzeit zufriedenstellenden Betriebes gewährleisten.

Jenen Besitzern, die weitergehende Einzelheiten über den Unterhalt und die Mechanik ihres Fahrzeuges wünschen, steht zu Tarifpreisen das ausführliche Werkstattbuch über den M.G. (Typ MGA 1600) in englischer Sprache zur Verfügung. Allerdings sei mit Nachdruck darauf hingewiesen, das die offiziellen M.G.-Vertretungen am besten in der Lage sind, Wartungsarbeiten und alle vorkommenden Reparaturen fachmännisch auszuführen

In der Korrespondenz bezüglich des Fahrzeugs müssen immer Fahrgestell- und Motor-Nummern angegeben werden.

Fahrgestell-Nummer: eingeschlagen in Fabrikschild auf der Spritzwand.

Motor-Nummer: auf einem Metallschild auf der rechten Seite des Zylinderblocks.

Getriebe-Nummer: eingeschlagen auf dem Getriebegehäuse neben der Öleinfüllöffnung.

Hinterachs-Nummer: eingeschlagen im Hinterachsgehäuse links vorne bei der Federauflage.

Karosserie-Nummer: auf einem Metallschild auf der Spritzwand zwischen rechtem Haubenhalter und dem Sicherungskasten.

Technische Daten

Motor	4-Zylinder, hängende Ventile
Bohrung	75,39 mm
Hub	88,9 mm
Kubikinhalt	1588 CM3
Zündfolge	1, 3, 4, 2
Ventilspiel	0,38 mm (heiß)
Zündkerzen	Champion N5,14 mm
	Gewindelange 19 mm
Elektrodenabstand	0,64 mm
Zündzeitpunkt	7- v. 0. T.
Unterbrecherabstand	0,36-0,41 mm
Hinterachsübersetzung	4,3 :l
Gesamtübersetzung 1. Gang	15,652 :l
2. Gang	9,520 :l
3. Gang	5,908 :l
4. Gang	4,3 :l
Rückwärtsgang	20,468 :l
Reifengrösse	5,60 - 15

Reifendruck:

Normal	vorn 1,3 atü, hinten 1,4 atü
Vollbeladen oder hohes Tempo	vorn 1,6 atü, hinten 1,7 atü
Rennen oder hohe Dauergeschwindigkeiten	vorn 1,7 atü, hinten 1,8 atü

Abmessungen:	Scheiben-räder	Speichen-räder
Spurweite vorn	1,206 m	1,216 m
Spurweite hinten	1,238 m	1,238 m
Wendekreisdurchmesser	9,3 m	
Vorspur	parallel	
Radstand	2,388 m	
Gesamtlänge	3,96 m	
Gesamtbreite	1,473 m	
Gesamthöhe	1,27 m	
Bodenfreiheit	15,24 cm	
Gewicht, fahrbereit	914 kg	

Füllmengen:

Treibstofftank	45,4	Liter
Kühlsystem	5,67	Liter
Ölwanne (mit Filter)	4,5	Liter
Getriebe	2,27	Liter
Hinterachse	1,2	Liter

Elektrische Lampen: siehe Seite 30

Anmerkung: In dieser Betriebsanleitung vorkommende Hinweise bezüglich rechter oder linker Seite basieren auf der Heckansicht

Wichtig!

Ihre Aufmerksamkeit wird auf folgende Punkte gelenkt:

1. Garantieurkunde

a) Der Anhang zur Garantiekarte wird nach Kauf ausgefüllt und dem Werk zugeschickt. Dadurch werden der Eigentümer und das Fahrzeug registriert.

b) Die dem Kunden ausgehändigte Garantieurkunde, die vom Importeur und Kunden unterzeichnet wird, sollte an einem sicheren Platz im Fahrzeug aufbewahrt werden. Im Falle eines Garanitieanspruchs wird somit eine schnelle Erledigung gewährleistet, auch wenn das Fahrzeug nicht vom Verkäufer repariert wird.

2. Garantieansprüche

Garantieansprüche müssen dem Importeur oder Händler gemeldet werden, der das Fahrzeug verkauft hat. Falls das nicht möglich ist, wird der nächste MG-Händler aufgesucht. Name und Adresse des Verkäufers müssen genannt werden.

3. Schmier- und Wartungsdienste

Zu jedem Fahrzeug wird ein Kundendienstheft mitgeliefert, in dem die fortlaufenden Inspektionen aufgeführt sind. Das regelmäßige Durchführen der Inspektionen ist ein Schutz gegen vorzeitigen Verschleiß, verbunden mit hohen Reparaturkosten.

4. Original-Ersatzteile

Wenn Ersatzteile benötigt werden, ist darauf zu achten, daß nur Original B.M.C. (MOWOG) verwendet werden. Diese Teile sind für B.M.C. -Fahrzeuge hergestellt und erprobt. Außerdem haben sie von der British Motor Corporation für 12 Monate garantiert.

Eine Gewährleistung wird nur für Original-Ersatzteile übernommen, welche mit dem B.M.C.-Zeichen versehen sind.

Die weltumspannende B.M.C.-Organisation steht mit ihren Vertretern und Händler zu Ihren Diensten.

Fortlaufende Inspektionen

9000 Meilen (14 400 km) Inspektion
B-Inspektion durchführen

10 000 Meilen (16 000 km) Inspektion
A-Inspektion durchführen

11 000 Meilen (17 600 km) Inspektion
A-Inspektion durchführen

12 000 Meilen (19 200 km) -D-Service-Kundendienst
D-Inspektion durchführen

1. Vergaser zerlegen, reinigen, Vergaserkabel einölen, Ventilspiel kontrollieren, Luftfilter reinigen, Keilriemen spannen, Wasserpumpe schmieren, Kraftstofilter säubern.
2. Zündsystem überprüfen, automatische Vorverstellung mit Stroboskoplampe überprüfen, Zündkontakte reinigen und einstellen, Zündkerzen reinigen, säubern und prüfen, evtl. erneuern
3. Lenkung und Vorderachse auf Verschleiß prüfen.
4. Bremstrommeln abnehmen, Bremsbelag prüfen, Leitungen und Schläuche auf Dichtheit prüfen, Bremsflüssigkeit evtl. auffüllen.
5. Stoßdämpfer auf Ölverlust und Wirkung kontrollieren.
6. Kühler ausbauen, reinigen.
7. Federbriden nachziehen.
8. Türschlösser, Scharniere, Haubenverschluß einölen und evtl. einstellen.
9. Säurestand der Batterie überprüfen, Lichtmaschinenlager ölen.
10. Ölwechsel in Getriebe und Hinterachse, Ölfilter erneuern, Schmieren aller Schmierstellen, Vorderlager ausbauen, prüfen, mit Fett einsetzen, Tochometerspirale ölen.
11. Räder wechseln mit Ersatzrad, Reifendruck prüfen, Spur, Sturz und Nachlauf kontrollieren
12. Probefahrt

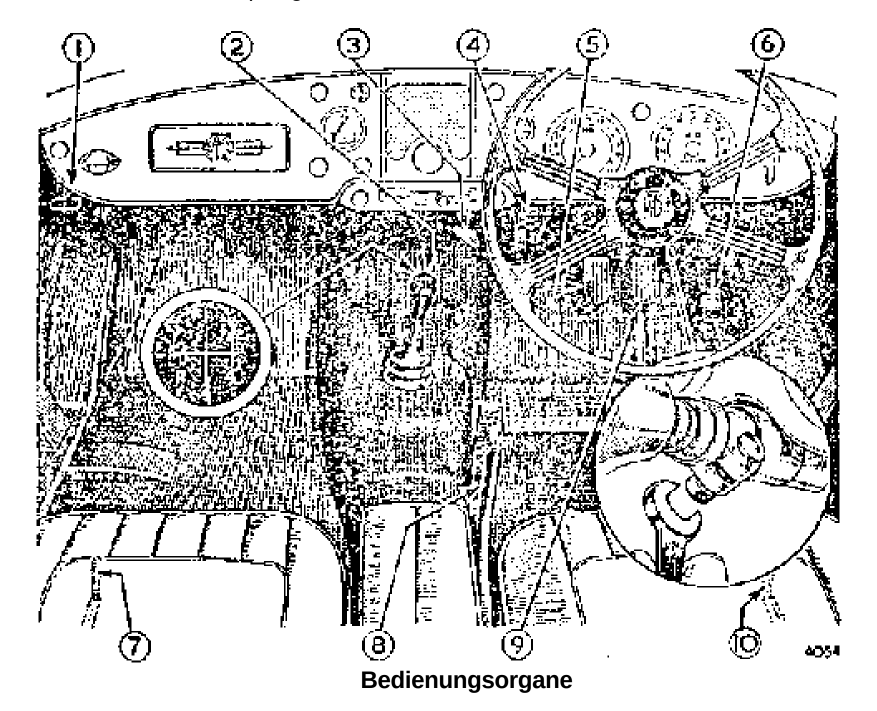
24 000 Meilen (38 400 km) Inspektion
12000-Meilen-Inspektion durchführen mit folgenden Zusätzen:

13. Ölwanne abnehmen, Sieb der Ölpumpe reinigen.

Achten Sie darauf, daß die im Kundendiensthseft verbleibenden Kontrollabschnitte ausgefüllt werden. Sie sind ein Beweis für gute Pflege beim Weiterverkauf Ihres Fahrzeuges.

Bedienungsorgane

Schalthebel
Die 4 Vorwärtsgänge und der Rückwärtsgang werden durch Bewegung des Schalthebels im Sinne der untenstehenden Abbildung geschaltet. Zum Einlegen des Rückwärtsganges wird durch Linksdrücken des Schalthebels aus der Leerlaufstellung ein Widerstand überbrückt und dann der Schalthebel nach rückwärts gezogen. 2., 3. und 4. Gang sind synchronisiert. Man vergewissere sich stets, daß der Schalthebel in Leerlaufstellung steht, bevor man den Motor anspringen lässt.



Bedienungsorgane

1. Griff zum öffnen der Motorhaube	6. Gaspedal
2. Schalthebel	7. Sitzverstellhebel
3. Einfüllstutzen für Getriebeöl	8, Handbremshebel
4. Abblendschalter	9. Bremspedal
5. Kupplungspedal	10. Sitzverstellhebel

Bremspedal
Das mittlere Pedal betätigt die hydraulischen Bremsen an allen 4 Rädern.
Gleichzeitig wird bei eingeschalteter Zündung das Bremslicht betätigt.

Kupplungspedal
Das linke Pedal betätigt auf hydraulischem Übertragungswege die Kupplung. Während der Fahrt soll der Fuß nicht auf dem Kupplungspedal verbleiben, da sonst vorzeitiger Verschleiß eintritt.

Handbremse
Der Handbremshebel befindet sich neben dem Getriebetunnel und wirkt auf die Hinterradbremsen.

Zum Feststellen des Wagens Hebel hochziehen und Knopf am Ende des Griffes eindrücken. Zum Lösen des Hebels diesen leicht anziehen. Danach springt der Arretierknopf heraus, und der Hebel kann gelöst werden.
Beim Parken stets Handbremse benutzen!

Lenkradverstellung
Auf Wunsch wird eine verstellbare Lenksäule geliefert. Diese ermöglicht ein Verstellen des Lenkrades nach individuellen Wünschen.

Zum Einstellen Mutter der Klemmvorrichtung lösen. Lenkrad in gewünschte Lage bringen, Mutter wieder anziehen (siehe Kreisausschnitt in Abbildung 5).

Starthilfe (Choke)
Die Starthilfe dient der Gemischregulierung beim Anlassen des kalten Motors und wird durch Herausziehen des Knopfes „C" betätigt. Durch Linksdrehung kann sie in jeder gewünschten Stellung arretiert werden.
Sofort nach Anspringen des Motors sollte die Starthilfe wieder in die Ausgangsstellung gebracht werden.
Die ersten 2 Rasten der Starthilfe dienen zum erhöhten Leerlauf während der Anwärmzeit des Motors.
Vergewissern Sie sich stets, daß die Starthilfe beim Fahren ganz hineingedrückt ist!

Motorhaubenverschluß
Die Motorhaube ist an ihrem hinteren Ende zweifach aufgehängt und vorn durch ein federbelastetes Schloß gesichert. Dieses Schloß wird durch Ziehen des Haubenzuges links unter dem Armaturenbrett betätigt.
Zum vollständigen Öffnen der Motorhaube muß noch ein Sicherheitshebel betätigt werden (s. Seite 14).
Zum Schließen der Motorhaube wird dieselbe langsam gegen den Federdruck heruntergedrückt, bis ein deutliches Einrasten zu hören ist.

Sitzverstellung
Um die Gleitvorrichtung der Sitzvorrichtung zu entsichern, muß der Verstellhebel nach außen gedrückt werden. Danach lassen sich die Sitze einzeln nach Bedarf verstellen. Nach Loslassen des Hebels arretieren die Sitze in der gewählten Stellung.

Türschlösser (Coupé)
Die Tür der Fahrerseite kann von außen, mit dem Zündschlüssel abgeschlossen werden. Die Tür auf der Beifahrerseite wird von innen durch Hochheben des Türgriffes gegen unbefugtes Öffnen gesichert. Zum Entsichern wird der Türgriff noch unten gedrückt.

Fortlaufende Inspektionen

2000 Meilen (3200 km) Inspektion
A-Inspektion durchführen

3000 Meilen (4800 km) -B-Service-Kundendienst

1. Vergaserdämpfer mit Öl füllen, Vergaserkabel ölen, Luftfilter säubern und ölen
2. Zündzeitpunkt kontrollieren, Kontakte einstellen, Ventile einstellen, Zündkerzen säubern und einstellen, Keilriemenspannung kontrollieren
3. Bremspedalweg und Kupplungsspiel kontrollieren, Bremsflüssigkeit evtl. auffüllen
4. Stoßdämpfer auf Ölverlust und Wirkung kontrollieren
5. Türscharniere, Haubenschloß und Kofferraumklappe ölen, evtl. nachstellen
6. Säurestand der Batterie überprüfen, Lichtmaschinenlager ölen
7. Ölstand in Motor, Getriebe und Hinterachse kontrollieren, Schmieren aller Schmierstellen, ausgenommen Lenkstange
8. Räder wechseln, Reifendruck prüfen
9. Probefahrt

4000 Meilen (6400 km) Inspektion
A-Inspektion durchführen

5000 Meilen (8000 km) Inspektion
A-Inspektion durchführen

6000 Meilen (9600 km) -C-Service-Kundendienst

1. Vergaserdämpfer mit Öl füllen, Vergaserkabel einölen, Keilriemen spannen, Ventile einstellen, Luftfilter säubern, Filter des Kraftstoffsystems reinigen
2. Zündzeitpunkt kontrollieren, Zündkonkakte säubern und einstellen, Zündkerzen säubern, einstellen und prüfen, evtl. erneuern
3. Bremswirkung kontrollieren, Bremsen ev. einstellen, Leitungen und Schläuche auf Dichtheit prüfen, Bremsflüssigkeit evtl. auffüllen
4. Stoßdämpfer auf Ölverlust und Wirkung kontrollieren
5. Federbriden nachziehen
6. Türscharniere und Schlösser kontrollieren, evtl. nachstellen
7. Säurestand der Batterie überprüfen, Lichtmaschinenlager ölen
8. Ölstand in Motor, Getriebe und Hinterachse kontrollieren, Ölfitlier erneuern, Schmieren aller Schmierstellen, Vorderradlager neu einfetten
9. Räder wechseln mit Ersatzrad, Reifendruck prüfen, Spur, Sturz und Nachlauf kontrollieren
10. Probefahrt

7000 Meilen (11 200 km) Inspektion
A-Inspektion durchführen

8000 Meilen (12800 km) Inspektion
A-Inspektion durchführen

Fortlaufende Inspektionen

500 Meilen (800 km): Freie Inspektion

In der Einlaufzeit, nachdem das Fahrzeug 500 Meilen bzw. 800 km gefahren worden ist, ist es nötig, Ihr Fahrzeug Ihrem MG-Händler zum 1. Kundendienst zur Verfügung zu stellen. Diese Durchsicht ist für Sie kostenlos und umfaßt folgende Arbeiten:

1. Komplette Schmierung
2. Kompletter Ölwechsel, Motor, Getriebe, Hinterachse
3. Zylinderkopf anziehen, Ein- und Auslaßkrümmerschrauben anziehen
4. Kipphebelblöcke nachziehen
5. Ventile einstellen
6. Keilriemen spannen
7. Wasser- und Heizungsschlauche nachziehen
8. Vergaser säubern, Leerlauf einstellen
9. Zündkerzen, Verteilerkontakte säubern und einstellen
10. Elektrische Anlagen überprüfen (Batterie)
11. Spur, Sturz, Nachlauf, Lenkung kontrollieren
12. Kardanwellen-, Federbolzen und Radmuttern nachziehen
13. Kupplungsspiel kontrollieren
14. Brems- und Kupplungshauptzylinder kontrollieren
15. Bremssystem überprüfen, Bremsflüssigkeit eventuell auffüllen
16. Stoßdämpfer kontrollieren
17. Türen kontrollieren, evtl. nachstellen, Scharniere und Verschlüsse ölen
18. Reifendruck nachprüfen
19. Probefahrt

Alle Teile und Öle gehen zu Lasten des Kunden

Regelmäßig durchgeführte Inspektionen erhalten die Betriebssicherheit und steigern den Wiederverkaufswert des Fahrzeuges.

Tägliche Kontrolle:
Ölstand im Motor prüfen, falls notwendig Öl auffüllen. Wasserstand im Kühler kontrollieren. .

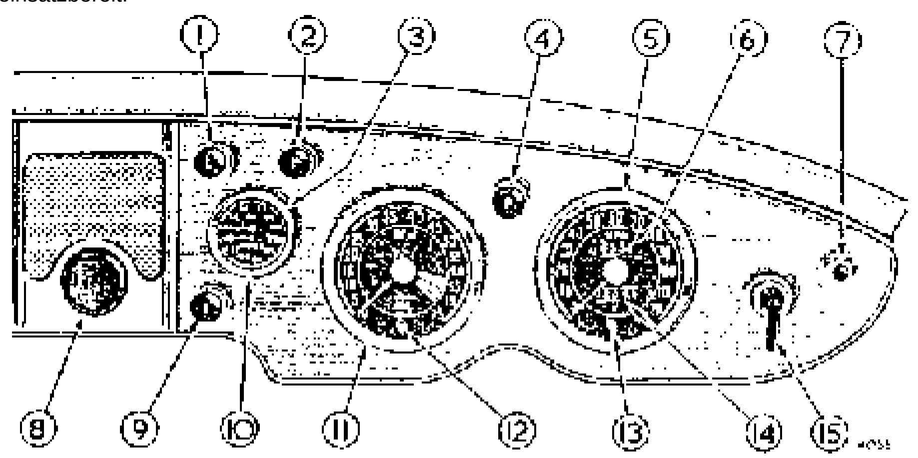
Wöchentliche Kontrolle:
Reifendruck prüfen

1000 Meilen (1600 km) -A-Service-Kundendienst

1. Vergaserdämpfer mit Öl füllen, Vergaserkabei einölen
2. Bremspedalweg und Kupplungspedalspiel kontrollieren, evt. einstellen, flexible Schläuche kontrollieren, Bremsflüssigkeit evtl. auffüllen
3. Stoßdämpfer auf Ölverlust und Wirkung kontrollieren
4. Säurestand der Batterie und elektr. Anlage überprüfen
5. Ölstand in Motor, Getriebe und Hinterachse kontrollieren, Schmieren aller Schmierstellen, ausgenommen Lenkstange
6. Reifendruck prüfen, Radmuttern anziehen
7. Probefahrt

Schalter

Zündschalter
Durch Rechtsdrehung des Zündschlüssels wird die Zündung eingeschaltet.
Die Zündung darf bei stehendem Motor nicht eingeschaltet bleiben. Durch Einschalten der Zündung werden die Benzinpumpe und der Benzinstandanzeiger in Tätigkeit gebracht.
Weiterhin sind nach Einschalten der Zündung Scheibenwischer und Fahrtrichtungsanzeiger einsatzbereit.



Die Instrumente und Schalter

1.	Scheinwerfer-Standlichtschalter	9.	Anlasserschalter
2.	Nebellampenschalter	10.	Wassertemperaturanzeiger
3.	Öldruckmanometer	11.	Drehzahlmesser
4.	Instrumentenbeleuchtungsschalter	12.	Zündkontrollicht
5.	Geschwindigkeitsanzeiger	13.	Scheinwierferkontrollicht
6.	Tageszähler	14.	Kilmerter(Meilen-)zähler
7.	Blinkerkontrollicht	15.	Blinkerschalter
8.	Hupe		

Anlasserschalter
Knopf ‚S' zum Starten des Motors herausziehen. Sofort noch Anspringen des Motors muß der Knopf in seine Ausgangsstellung gebracht werden. Bei erneutem Starten ist darauf zu achten, daß der Motor und der Anlasser vor Herausziehen des Schalterknopfes vollkommen zum Stillstand gekommen sind.

Scheinwerferschalter
Zum Einschalten von Positionslampen, Rücklichtern und Nummernschildbeleuchtung Knopf ‚L' bis zur ersten Raste herausziehen. Zum Einschalten der Scheinwerfer wird der Knopf ein wenig nach rechts gedreht und eine weitere Raste herausgezogen (siehe auch Abblendschalter Seite 8).

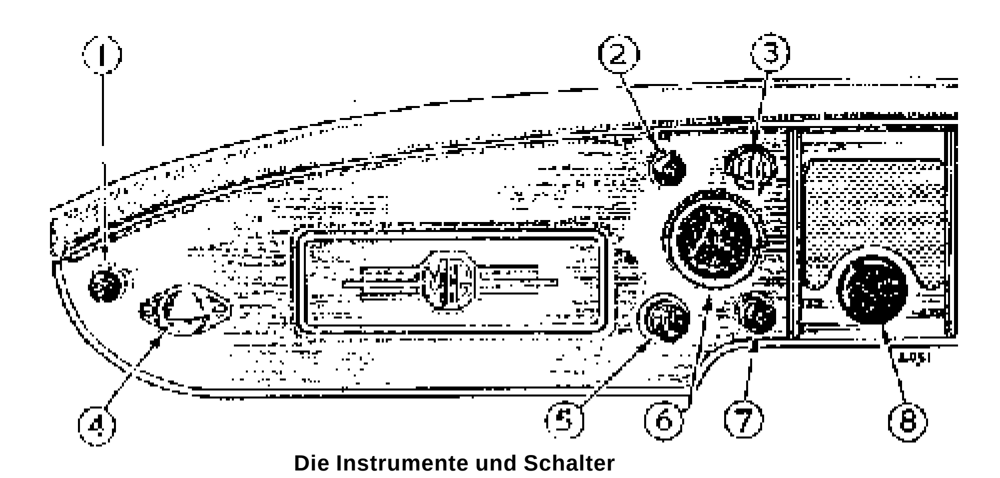
Nebellampenschalter
Im Falle, daß eine Nebellampe nachträglich angebracht wird, kann diese mit dem Knopf ‚F' betätigt werden.

Hupe
Die Hupe befindet sich in der Mitte des Armaturenbrettes unterhalb der Lautsprecherabdeckung.

Schalter

Armaturenbeleuchtungsschalter

Zum Beleuchten der Instrumente wird der Knopf ‚P' nach rechts gedreht. Die erste Raste schaltet volle Beleuchtung ein. Weiteres Drehen vermindert die Helligkeit der Beleuchtung.
Die Instrumentenbeleuchtung kann nur betätigt werden, wenn Knopf ‚L' gezogen ist.



Die Instrumente und Schalter

1. Schalter zur Kartenlampe
2. Scheibenwischerschalter
3. Zündschalter
4. Kartenlampe
5. Knopf für Scheibenwaschanlage (falls eingebaut)
6. Benzinuhr
7. Starthilfe (choke)
8. Hupe

Blinkerschalter

Der außen links am Instrumentenbrett angebrachte Schalter betätigt den Blinker. Die Blinker arbeiten nur, wenn die Zündung eingeschaltet ist.
Das Arbeiten des Blinkgerätes wird durch eine grüne Kontrollampe angezeigt. Das Ausschalten des Blinkers erfolgt automatisch.

Scheibenwischerschalter

Zum Betätigen der Scheibenwischer wird der Knopf ‚W' gezogen. Zum Abstellen wird der Knopf eingedrückt. Die Scheibenwischer gehen dann automatisch in ihre Ausgangsstellung zurück. Die Scheibenwischer arbeiten nur bei eingeschalteter Zündung.

Abblendschalter

Der Abblendschalter befindet sich links vom Kupplungspedal und wird mit dem Fuß betätigt.

Beim Betätigen des Schalters wird einmal auf abgeblendet und beim nächsten Durchtreten auf Fernlicht geschaltet. Wenn das Fernlicht eingeschaltet ist, leuchtet die blaue Warnlampe im Armaturenbrett auf.

Kartenlampenschalter

Das Einschalten der Kartenleselampe geschieht durch Ziehen des Knopfes rechts außen am Armaturenbrett. Die Lampe brennt nur in Verbindung mit gezogenem Lichtschalter.

Pflege der Karosserie

Karosserie

Um die Karosserieteile in einem guten Zustand zu halten, muß das Fahrzeug regelmäßig gewaschen und gepflegt werden. Das Waschen geschieht mit einem weichen Schwamm und viel Wasser.

Dem Wasser kann bei starker Verschmutzung ein mildes Detergent (Enthärter) zugesetzt werden. Größere Mengen Schmutz müssen vor dem Waschen mit Wasser eingeweicht werden. Wenn die Lackoberfläche sauber ist, wird sie mit einem feuchten Wildleder abgetrocknet. Schaden am Lack sollten sofort ausgebessert werden. Für kleinere Schäden kann ein Farbstift verwendet werden. Es ist darauf zu achten, daß vor dem Ausbessern mit einem Farbstift die Schadensstelle selber frei von Polier- und Lackschutzmitteln ist. Zum Entfernen von Teerflecken kann Spiritus verwendet werden.

Zum Polieren kann ein flüssiges Poliermittel verwendet werden. Es ist darauf zu achten, daß keine Silikon- oder Wasserbasis-Polierflüssigkeiten auf die Windschutzscheibe kommen, da diese Stoffe die Sicht beeinträchtigen und schwer vom Glas zu entfernen sind.

Chrom und rostfreier Stahl

Chromteile sollten unter keinen Umständen mit einer Chrompolitur gereinigt werden. Dagegen wasche man sie öfter mit Wasser und Seife. Danach werden sie mit einem trockenen Tuch poliert. Ab und zu sollen die Chromteile mit Lackpolitur oder Öl behandelt werden, besonders im Winter, wenn der Feuchtigkeitsgehalt der Luft sehr groß ist.

Sitze und Bodenbeläge

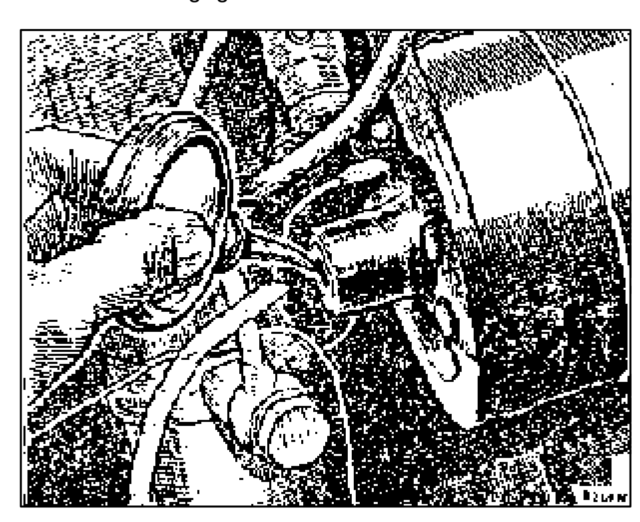
Die Bodenbeläge sowie sämtliche Stoffteile im Fahrerraum werden vor dem Waschen des Fahrzeuges mit einer harten Bürste oder einem Staubsauger gereinigt. Sämtliche Leder- oder Kunstlederteile können von Zeit zu Zeit mit einem feuchten Tuch gereinigt werden. Bei empfindlichen Farben ist es angebracht, diese Reinigung öfter vorzunehmen, da Staub und Schmutz in die Poren eindringen und nachträglich sehr schwer zu entfernen sind. Bei sehr starken Verschmutzungen kann eine milde Seife verwendet werden. Dagegen sollten scharfe, säurehaltige Reinigungsmittel nicht verwendet werden.

Das Verdeck

Bei Verschmutzungen kann das Verdeck mit Wasser gereinigt werden, ohne daß es seine Wasserdichte verliert. Seifen und Reinigungsmittel können verwendet werden, jedoch muß gut mit klarem Wasser abgespült werden.

Alle 12000 Meilen (19200 km)

Ölen der Lichtmaschine
Zwei Tropfen Öl nach Gruppe D (s. Seite 64) werden in die Öffnung im hinteren Ende der Lichtmaschine gegeben. Nicht überölen!



Die Öffnung am hinteren Ende der Lichtmaschine. Nicht übermäßig ölen!

Motor spülen
Ölablaßschraube entfernen und das Öl in heißem Zustand ablaufen lassen. Danach wird die Schraube wieder hereingeschraubt und 2,27 Liter (4 Pints bzw. 43/4 U. S. Pints) Spülöl eingefüllt. Es sollte nur Markenöl verwendet werden. Der Motor sollte mit erhöhter Leerlaufdrehzahl 5 Minuten laufen. Danach wird das Öl abgelassen und der Motor mit normalem Motoröl nach Gruppe A (s. Seite 64) bis zur ‚MAX'-Markierung aufgefüllt.

Zündkerzen
Bei einem Stand von 12000 Meilen (19200 km) sollten die Zündkerzen ausgewechselt werden. Man vergewissere sich, daß nur die vorgeschriebenen Kerzen verwendet werden. Vor dem Einbau ist darauf zu achten, daß der Elektrodenabstand nach Fabrikangabe mit einer Lehre eingestellt wird (s. Seite 45).

Tochometerspirale
Alle 12000 Meilen (19200 km) wird die Außenhülle der Tachometerspirale vom Gehäuse abgeschraubt. Die innere Tachometerwelle wird nun herausgezogen, gesäubert und mit einem Fett nach Gruppe F (s. Seite 64) eingefettet. Es soll kein Öl verwendet werden. Danach wird die Antriebswelle wieder in die Hülle eingeführt. Es ist darauf zu achten, daß ungefähr 8' (20 cm) am oberen Ende der inneren Welle dicht gefettet werden.

Eine Zusammenfassung aller vorkommenden Arbeiten bei der 12 000-Meilen Inspektion (19 200 km) finden Sie auf Seite 60.

Instrumente

Geschwindigkeitsanzeiger
Der Geschwindigkeitsanzeiger zeigt die Geschwindigkeit des Fahrzeuges in Kilometer oder Meilen an. Außerdem werden die gefahrenen Kilometer oder Meilen registriert.

Zum Registrieren einer bestimmten Fahrtstrecke dient ein Tageszähler, weicher von Hand auf Null zurückgedreht werden kann. Zum Zurückstellen wird ein Knopf unterhalb des lnstrumentenbrettes hochgedrückt und entgegengesetzt der Uhrzeigerrichtung gedreht.

Fernlichtkontrollampe
Die Fernlichtkontrollampe befindet sich auf dem Instrumentenbrett und leuchtet bei eingeschaltetem Fernlicht blau auf.

Drehzahlmesser
Die Drehzahl des Motors wird in Umdrehungen pro Minute angegeben. Normalerweise sollte der Motor nicht höher als 5000 U. p. M. drehen. Unter günstigen Voraussetzungen darf die Nadel in den orange Sektor eintreten. Die Nadel darf jedoch unter keinen Umständen in das rote Feld eintreten, da sonst der Motor überdreht wird, was unter Umständen große Schaden zur Folge hat.

Zündkontrollicht
Das Zündkontrollicht im unteren Teil des Drehzahlmessers glüht rot, wenn die Zündung eingeschaltet ist. Wenn der Motor mit erhöhter Drehzahl läuft, muß diese Ladekontrollampe erlöschen. Im Leerlauf kann die Lampe aufleuchten.

Wenn die Lampe bei höherer Drehzahl leuchtet, muß der Keilriemen oder die Lichtmaschine auf Schaden untersucht werden.

Öldruckmanometer
Der Öldruck des Schmiersystems soll bei erhöhter Drehzahl zwischen 30 und 80 lb./sq. in. (2,1 und 5,6 kg/cm2), im Leerlauf ungefähr 1 0 lb./sq. in. (7 kg/cm) betragen.

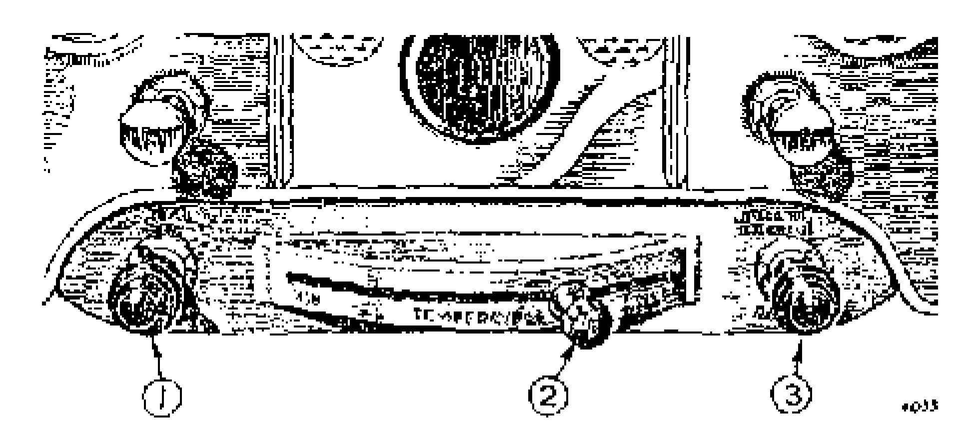
Wassertemperaturanzeiger
Die Temperatur des Kühlwassers beim Verlassen des Zylinderkopfes wird gemessen und sollte zwischen 160 bis 190° F. (71-88 C^{o}) betragen.
Der Motor sollte nicht unterkühlt oder überhitzt gefahren werden.

Benzinuhr
Die Benzinuhr zeigt die vorhandene Menge Kraftstoff im Tank an. Sie arbeitet nur bei eingeschalteter Zündung.

Zusätzliche Ausrüstung

Heizung und Ventilation
Falls ein Heizungs- und Entfrostungsgerät eingebaut ist, wird Frischluft vom Kühlergrill zu den Heizelementen geführt. Diese werden mit dem Warmwasser des Motors beheizt. Falls gewünscht, kann die Heizwirkung durch ein Gebläse verstärkt werden. Warmluft kann entweder zum Fußraum des Fahrzeuges oder zur Windschutzscheibe geleitet werden.

Bei warmem Wetter kann man die Anlage so einstellen, daß nur kalte Luft in den Wagen strömt.



1. Luftzufuhrklappe 2. Gebläseschalter und Ternperaturregler 3. Entfroster-Zugknopf

Luft
Der linke Knopf reguliert die Luftzufuhr. Wenn der Knopf eingedrückt ist, ist die Luftklappe offen, und Luft mit Außentemperatur strömt in das Innere des Fahrzeuges:
Falls keine Luftzufuhr gewünscht ist, muß der linke Knopf gezogen werden.

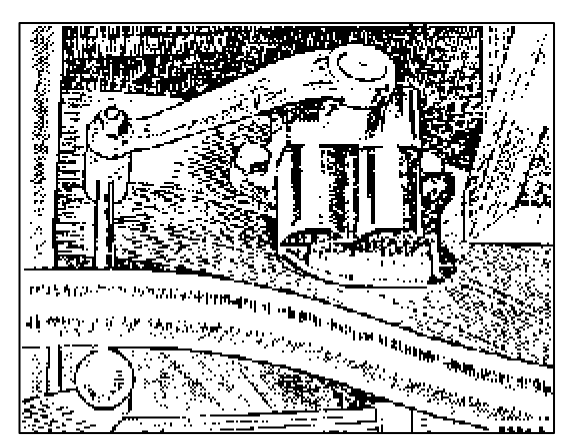
Luftgebläse
Wenn Knopf ‚B' gezogen wird, verstärkt sich die Zufuhr von Frischluft. Das Gebläse arbeitet nur, wenn die Zündung eingeschaltet ist.

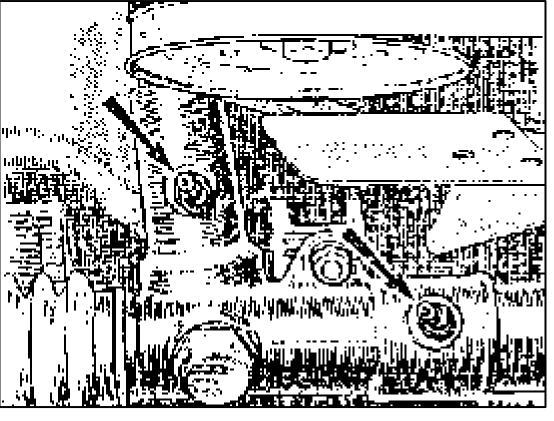
Entfroster
Der rechte Knopf für die Heizungsanlage betätigt eine Klappe oberhalb des Getriebetunnels innen im Fahrzeug. Wenn der Knopf eingedrückt ist, ist die Klappe offen, und Luft wird in den Fußraum des Wagens geleitet. Gleichzeitig gelangt auch eine geringe Menge Luft an die Windschutzscheibe.
Wenn der Knopf gezogen ist, wird die gesamte Luft zur Windschutzscheibe geleitet. Falls diese Luft zum Entfrosten nicht genügt, wird der Knopf ‚B‘ gezogen und die Leistung somit verstärkt.

Alle 12000 Meilen (19200 km)

Hintere Stoßdämpfer
Die Stoßdämpfer können in eingebautem Zustand nicht nachgefüllt werden. Es ist daher nötig, zum Inspizieren und Nachfüllen die Stoßdämpfer komplett vom Chassis abzuschrauben.
Die Stoßdämpfer werden gereinigt und die Einfüllstopfen abgeschraubt. Die Stoßdämpfer werden mit einem Stoßdämpferöl, am besten Armstrong Super, dünn, Nr. 624, aufgefüllt.
Im Falle, daß Armstrong-Öl nicht vorhanden ist, kann ein Motoröl SAE 20/20 W verwendet werden. Nach dem Einfüllen muß der Hebelarm einige Male auf und ab bewegt werden. Dadurch wird das Stoßdämpfersystem entlüftet.

Zum Nachfüllen müssen die hinteren Stoßdämpfer abgebaut werden.



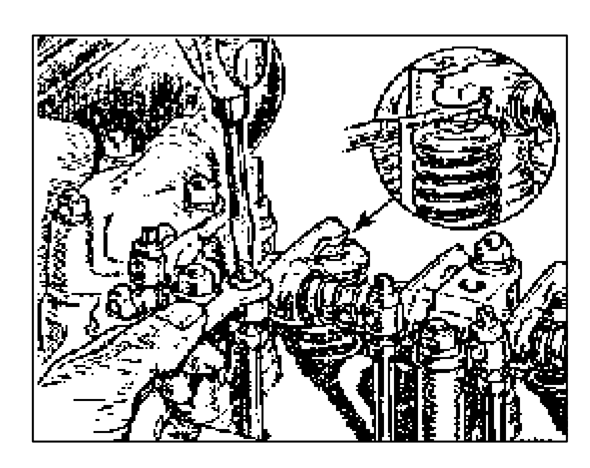


Der Pfeil oben links bezeichnet den Abschmiernippel der Lenkschnecke. Der Pfeil unten rechts zeigt auf den Abschmiernippel der Lenkspindel.

Lenkungsgehäuse
Die zwei Ölnippel der Lenkschnecke und Lenkspindel werden von vorn unter dem Wagen erreicht. Die Lenkstange wird mit 10 Stößen noch Gruppe B abgeschmiert. Der Abschmiernippel der Lenkschnecke wird mit zwei Stößen Öl nach Gruppe B (s. Seite 64) abgeschmiert.

Ventilspieleinstellung
Nach Abnahme des Ventildeckels kann das Ventilspiel überprüft werden. Mit einer Ventillehre von 0,015' (= 0,38 mm) wird das Ventilspiel wie folgt eingestellt:

Einstellen von Nr. 1 Ventil,	wenn Nr. 8 Ventil ganz geöffnet ist
3	6
5	4
2	7
8	1
6	3
4	5
7	2



Der Einstellvorgang und im Kreisbild die Ventillehre.

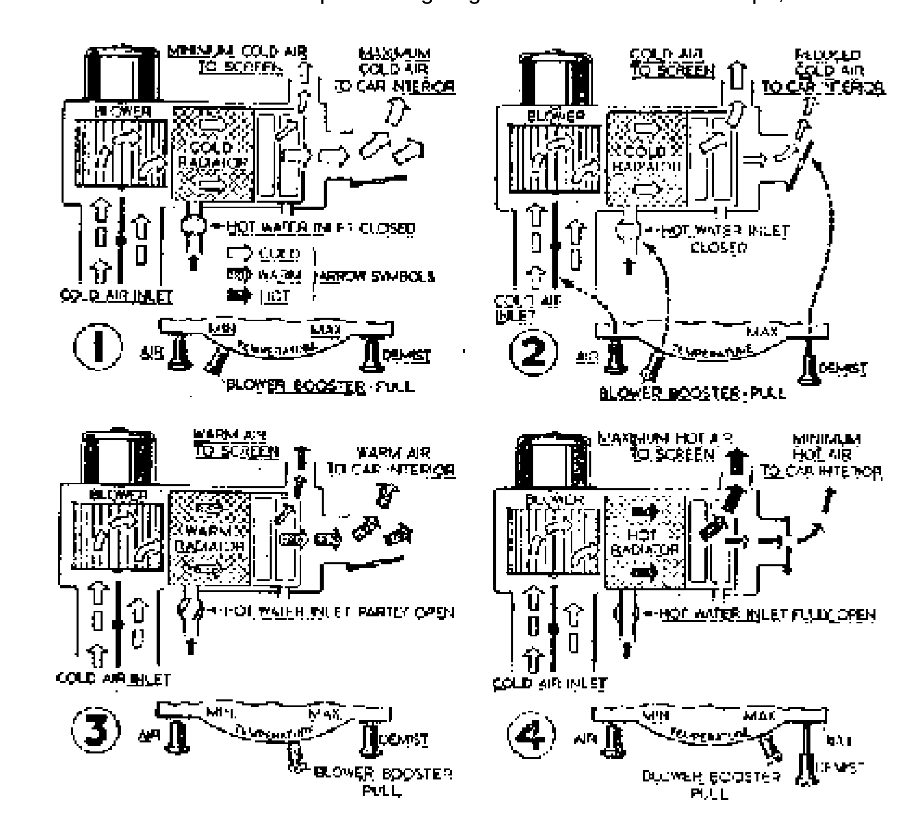
Zum Einstellen des Ventilspiels wird die Kontermutter der Einstellschraube gelöst und die Schraube hereingedreht zum Vermindern des Spiels und herausgedreht zum Vergrößern des Ventilspiels.

Nach dem Anziehen der Kontermutter muß das Ventilspiel auf jeden Fall wieder geprüft werden.

Eine Zusammenfassung aller vorkommendem Arbeiten bei der 6000-Meilen Inspektion (9600 km) fanden Sie auf Seite 59.

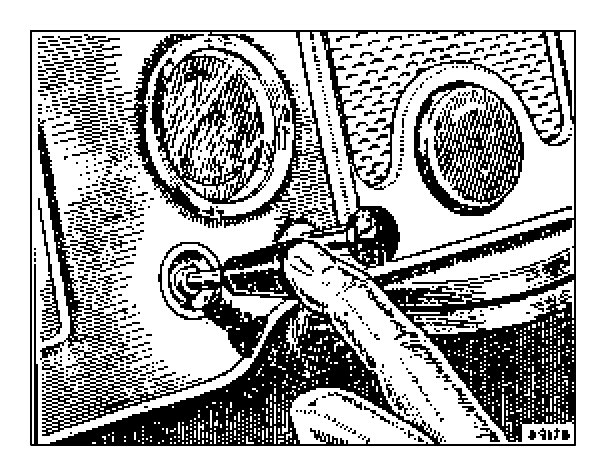
Wärmeregulierung
Der Temperaturregler betätigt ein Ventil im Kühlwassersystem des Motors. Wenn der Hebel ganz nach links gestellt ist, wird der Heißwasserzufluß zu den Heizelementen unterbrochen.
Sowie der Hebel noch rechts geschoben wird, öffnet sich das Ventil, und Heißwasser strömt in die Heizelemente.
Einige Beispiele zum Gebrauch der Heizungs- und Belüftungsanlage:

1. Keine Belüftung und keine Beheizung: Ziehe den linken Knopf und stelle den Temperaturregler nach links.
2. Bei heißem Wetter linken Knopf eindrücken, Temperaturregler nach links und Knopf ‚B' ziehen.
3. Bei warmem Wetter die Bedienungsknöpfe wie bei heißem Wetter benutzen. Im Falle eines Beschlagens der Windschutzscheibe den rechten Knopf teilweise herausziehen.
4. Bei kaltem Wetter linken Knopf hineindrücken, Temperaturregler nach Bedarf nach rechts schieben. Bei Beschlagen der Scheibe rechten Knopf ziehen.
5. Bei starker Kälte den Temperaturregler ganz nach rechts und Knopf ‚B' ziehen.



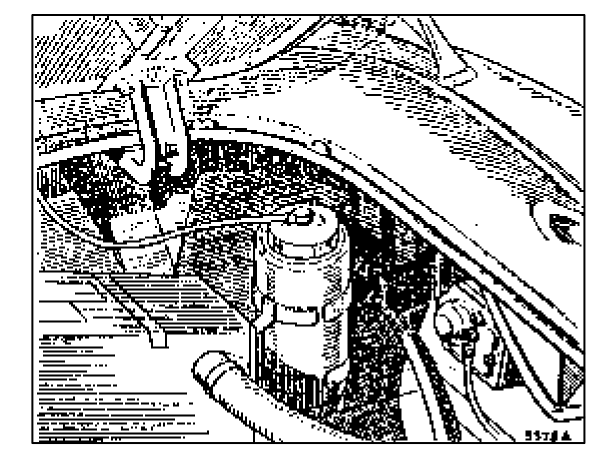
Zusätzliche Ausrüstung

Scheibenwascher (falls eingebaut)
Der Scheibenwascher wird durch Drücken des Knopfes im Armaturenbrett betätigt.
Vor Betätigung des Waschers sind die Scheibenwischer in Tätigkeit zu setzen.



Durch Drücken des Knopfes wird die Reinigunsflüssigkeit gegen die Windschutzscheibe gesprüht

Behälter aus unzerbrechlichem Plastik, in dem die Reinigungsflüssigkeit aufbewahrt wird.



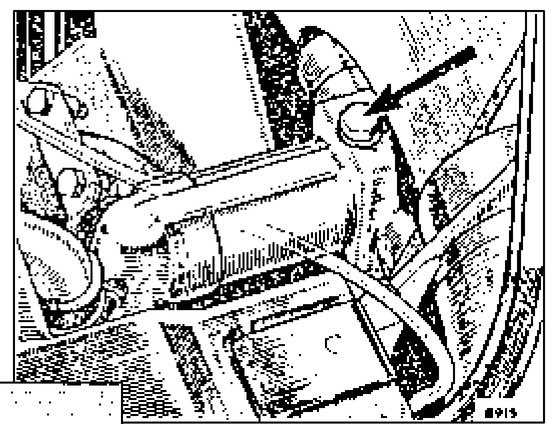
Scheibenwascherflüssigkeit

Die Scheibenwascherflüssigkeit befindet sich in einem unzerbrechlichen Behälter, welcher an der Spritzwand des Fahrzeuges montiert ist. Zum Auffüllen wird die Kappe von dem Behälter entfernt.

Alle 6000 Meilen (9600 km)

Vordere Stoßdämpfer
Zum Nachfüllen von Stoßdämpferöl wird der Verschlußstopfen oben auf dem Gehäuse abgeschraubt. Es ist darauf zu achten, daß das Gehäuse sauber ist, da Sand oder Schmutz im Inneren des Stoßdämpfers größere Schäden anrichten können.
Zum Auffüllen soll nur Stoßdämpferöl Armstrong Super, dünn, Nr. 624 verwendet werden, Im Falle, daß dieses nicht vorhanden ist, wird Qualitätsmineralöl nach SAE 20/20 W verwendet. Bevor der Verschlußstopfen wieder aufgeschraubt wird, schaukelt man das Fahrzeug, um die Stoßdämpfer zu entlüften.

Der Pfeil bezeichnet den Stoßdämpferöl-Einfüllstopfen. Vor dem Abschrauben ist die Fläche um den Stopfen zu säubern.



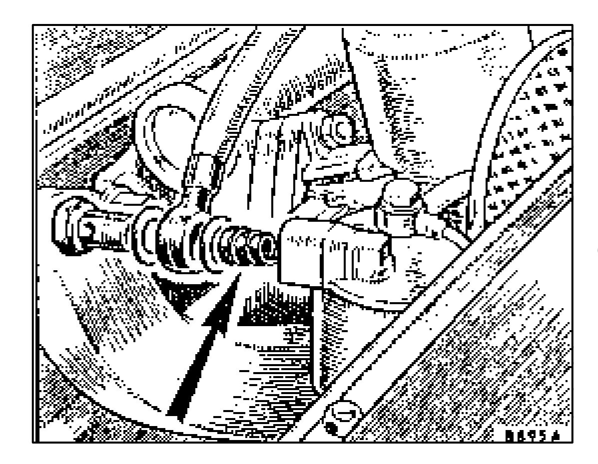
In Geradeausstellung sollten die Vorderräder genau parallel stehen.

Vordere Spureinstellung

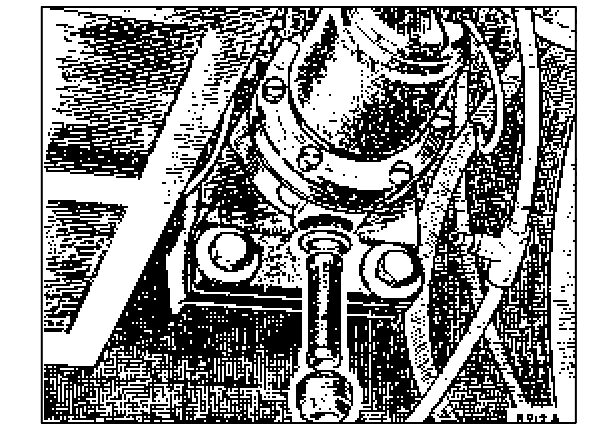
Übermäßiger und ungleichmäßiger Reifenverschleiß wird sehr oft durch falsche Vorderachseinstellung hervorgerufen. Die Vorderräder sollen bei Geradeausfahrt genau parallel stehen. Die Überprüfung der Spur muß mit einem Spezialgerät vorgenommen werden. Es wird daher empfohlen, diese Arbeit bei einem MG-Händler vorzunehmen.

Alle 6000 Meilen (9600 km)

Kraftstoffilter, Vergaser
Nach Lösen der Anschlußschraube können die Kraftstoffilter entfernt werden. Sie sind in Benzin zu reinigen. Beim Einbau ist darauf zu achten, daß die Schraubenfedern und die Filter mit ihrem offenen Ende nach außen zuerst eingesetzt werden. Die Fiberscheiben müssen in der richtigen Reihenfolge wieder eingebaut werden.



Die Vergaserkraftstoffilter werden mit dem offenen Ende nach aussen eingesetzt



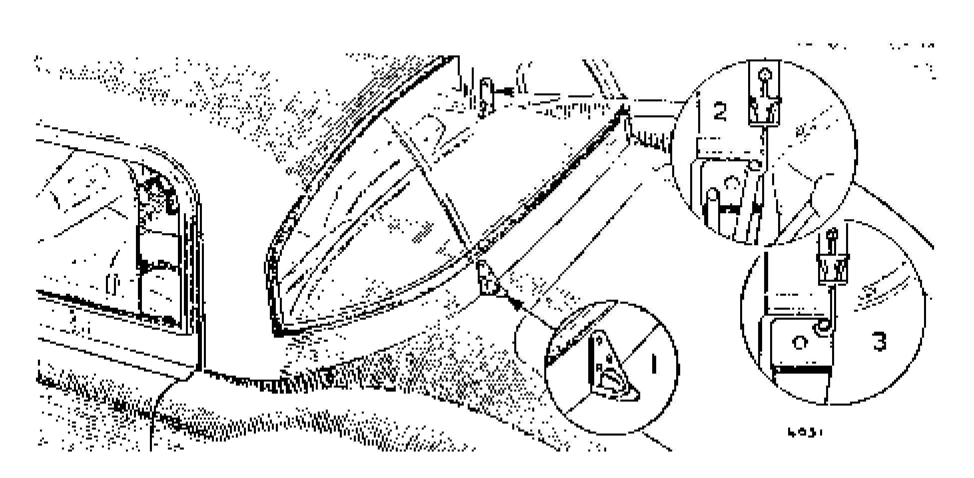
Nach Entfernen der Sechskantschraube kann der Kraftstoffilter entfernt werden.

Kraftstoffilter, Benzinpumpe
Die Pumpe wird gesäubert und die Filter werden noch Abschrauben der Sechskantschraube entfernt. Die Filter werden in Benzin gereinigt. Es sollte niemals ein Putzlappen verwendet werden. Nach Entfernen der Abdeckungsklappe kann die Benzinpumpe erreicht werden,

Zusätzliche Ausrüstung

Das Hard-Top wird nachdem das Verdeck heruntergeklappt oder entfernt ist aufgesetzt.

Die Laschen am hinteren Ende des Hard-Top werden zuerst in die verchromten Ankerhaken (1) oberhalb der Kofferklappe eingehängt. Als nächstes werden die beiden seitlichen Haken an dem Verdeckrahmen (2) befestigt. Die Rändelmuttern werden nur leicht beigezogen. Jetzt wird das vordere



Ende des Hard-Top am oberen Ende der Windschutzscheibe genau wie das Klappverdeck befestigt. Danach werden die 2 Rändelmuttern fest angezogen. Falls das klappbare Verdeck vom Wagen entfernt wird, müssen Spezialhalter (zu beziehen durch MG-Werkstätten) an Stelle des Verdeckrahmens angebracht werden (3).

Folgende Zubehörteile sind auf Wunsch lieferbar:

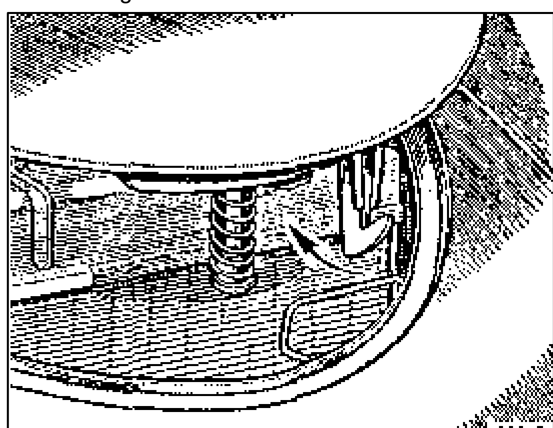
Speichenräder
5,90 - 15 RS-Reifen
Hinterachsübersetzung
 4,55:1, 4,1:1, 3,9:1
Verstellbares Lenkrad (s. Seite 6)
Abdeckplane
Kühlerjalousie (s. Seite 18)
Heizung und Ventilations-
 ausrüstung
Nebellampe (s. Seite 7)

Zigarettenanzünder
HMV-Autoradio
Scheibenwascher
Abnehmbares Hard-Top
Sportwindschutzscheibe
Gepäckträger
Kotflügel-Rückblickspiegel
Aschenbecher
Plakettenleiste
de-Luxe-Seitenfenster

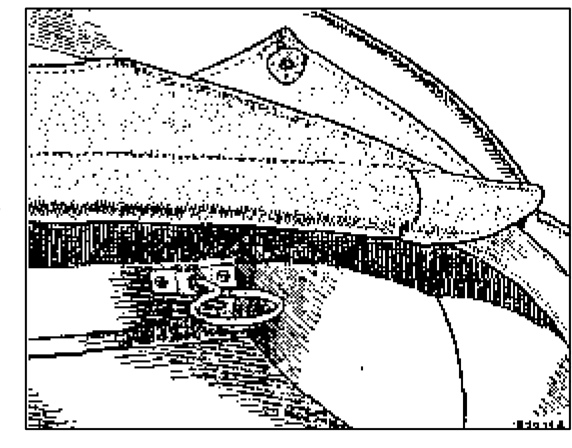
Karosserie-Einzelheiten

Motorhauben-Sicherheitsverschluß

Nach Öffnen der Motorhaube von innen (s. Seite 6) muß der Sicherheitsriegel zurückgeschoben werden. Dann kann die Motorhaube geöffnet werden. Zum Abstützen der Haube wird die Stange aus der Klammer gezogen und in die vorgesehene Öffnung am Kühler eingesteckt.



Haubenverschluss vom Wageninneren öffnen, dann Sichereitshaken vorn an der Motorhaube zurückziehen.



Der Ring in der linken Ecke des Verdeckraumes wird zum Öffnen der Kofferklappe angezogen.

Öffnen der Kofferklappe

Linke Rückenlehne noch vorne klappen und den Ring in der linken Ecke des Verdeckaufbewahrungsraumes ziehen. Danach kann die Kofferklappe angehoben und mit der Stange abgestützt werden. Die Stange ist dazu in die vorgesehene Öffnung zu stecken.

Zum Schließen der Klappe wird der Ring vollständig hineingedrückt und die Kofferklappe langsam heruntergedrückt, bis ein deutliches Einrasten des Verschlusses zu hören ist.

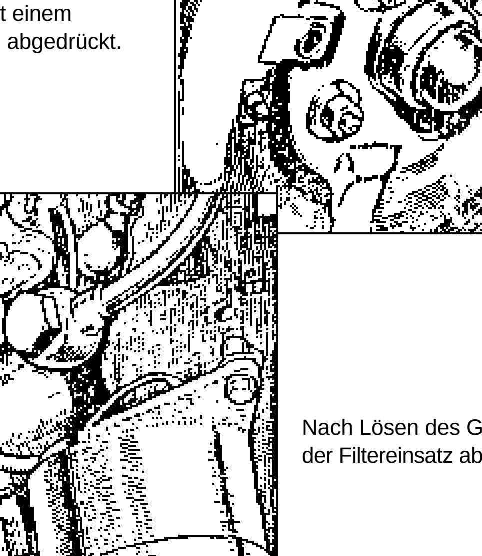
Alle 6000 Meilen (9600 km)

Vorderradlager

Scheibenräder

Die Radzierkappen werden abgenommen und die Fettkappe der Radnabe mit einem Schraubenzieher abgedrückt. Die Lager werden mit Fett nach Gruppe F nachgefüllt und die Fettkappen wieder aufgeschlagen.

Zum Nachfüllen von Fett an Fahrzeugen mit Speichenrädern wird die Achtkantschraube entfernt und die Nabe mit Fett nach Gruppe F (s. Seite 64) eingefettet. Die hinteren Achslager werden automatisch durch das Differezialöl geschmiert.



Die Fettkappen der Vorderrachselager (Scheibenräder) werden mit einem Schraubenzieher vorsichtig abgedrückt.

Nach Lösen des Gehäusehalterbolzens wir der Filtereinsatz abgenommen.

Ölfilter

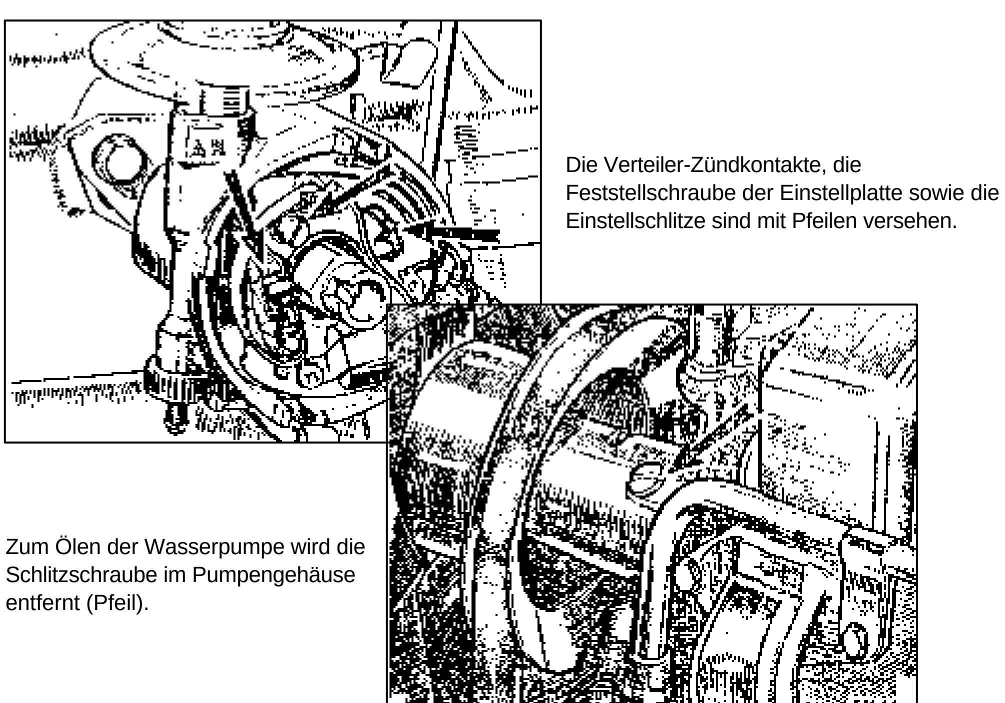
Der außen liegende Ölfilter besitzt ein auswechselbares Element. Er befindet sich auf der Seite des Motorblocks. Die Filterglocke kann nach Abschrauben der zentralen Halteschraube abgenommen werden. Beim Einsetzen eines neuen Elements muß man darauf achten, daß der Dichtring im Filtergehäuse noch verwendbar ist. Ferner ist darauf zu achten, daß die Filterglocke gerade aufsitzt. Sie ist beim Anschrauben der zentralen Schraube am besten ein wenig zu drehen. Dadurch wird ein Anliegen der Dichtfläche an der Dichtung gewährleistet.

Alle 6000 Meilen (9600 km)

Zündkontaktabstand
Motor mit der Anlasserkurbel so weit drehen, bis die Kontakte ihre weiteste Öffnung erreicht haben. Die Feststellschlitzschraube lösen und die Trägerplatte mit einem Schraubenzieher bewegen. Nun wird die Schraube angezogen und der Abstand mit einer Lehre gemessen.

Der genaue Kontaktabstand ist 0,014-0,016“ (0,36--0,41 mm).
Falls die Kontaktflächen nicht sauber erscheinen, sollten sie vor dem Einstellen gesäubert werden. Dazu ist am besten eine Kontaktfeile oder ein Ölstein zu verwenden.

Zum Ausbauen der Zündkontakte werden Mutter, Scheibe und Isolator von dem Haltebolzen der Kontaktfeder gelöst. Beim Zusammenbau ist darauf zu achten, daß die Kontakte sich gerade gegenüberstehen und mit ganzer Fläche Kontakt haben. Die Verteilerkappe ist vor dem Aufsetzen gut zu säubern.



Die Verteiler-Zündkontakte, die Feststellschraube der Einstellplatte sowie die Einstellschlitze sind mit Pfeilen versehen.

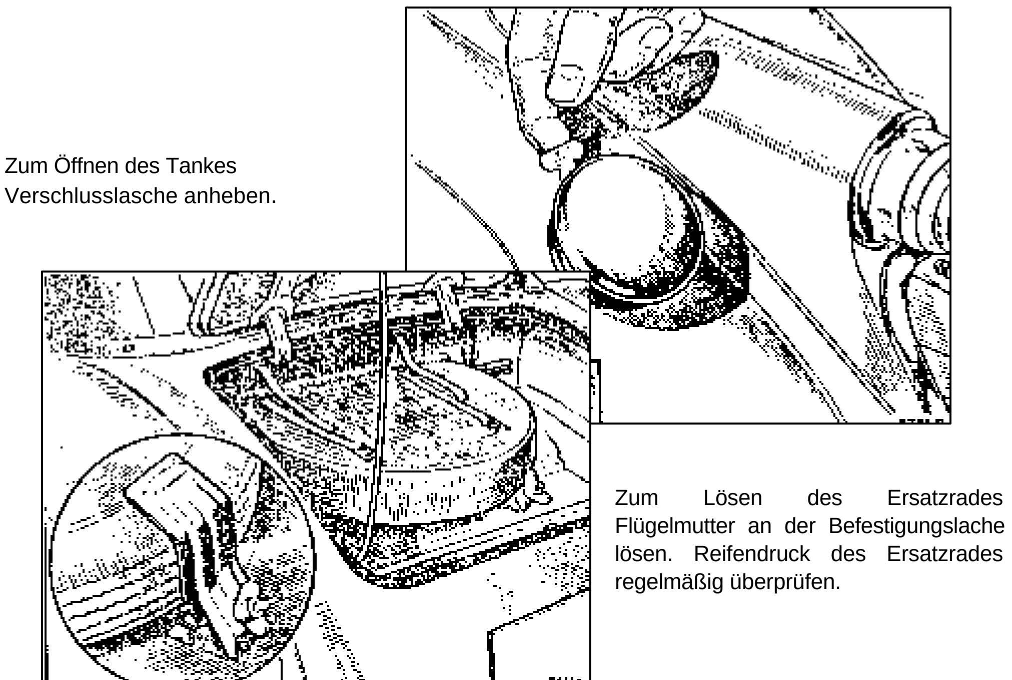
Zum Ölen der Wasserpumpe wird die Schlitzschraube im Pumpengehäuse entfernt (Pfeil).

Wasserpumpe
Entferne die Schlitzschraube im Wasserpumpengehäuse und öle mit einigen Tropfen SAE-140-Öl. Die Pumpe sollte nur geringfügig geölt werden, da sonst das Öl an den Kugellagern vorbei auf die Dichtfläche der Wasserpumpendichtung gelangt.

Karosserie-Einzelheiten

Auffüllen des Benzintanks
Die Menge des Kraftstoffes im Tank wird durch die Benzinuhr im Armaturenbrett angezeigt.
Der Benzineinfüllstutzen befindet sich rechts hinten am Fahrzeug.
Zum Öffnen wird die Lasche am Deckel hochgehoben. Das Schließen geschieht durch Drücken der Verschlußklappe.
Beim Tanken ist darauf zu achten, daß der Benzinspiegel nicht zu hoch im Einfüllstutzen steht. Zu hoher Benzinspiegel würde zu Kraftstoffverlusten bei Kurvenfahrt und beim Parken auf unebenen Flachen führen.
Daher beim Auftanken stets beachten:

1. Nicht so weit füllen, bis der Benzinstand im Rohr sichtbar ist.
2. Im Falle, daß trotzdem zu viel getankt wurde, sollte das Fahrzeug nicht in die offene Sonne gestellt werden. Dabei ist zu beachten, daß die rechte Seite des Fahrzeuges möglichst höher steht, um ein Auslaufen des Kraftstoffes zu verhindern.



Zum Öffnen des Tankes Verschlusslasche anheben.

Zum Lösen des Ersatzrades Flügelmutter an der Befestigungslache lösen. Reifendruck des Ersatzrades regelmäßig überprüfen.

Ersatzreifen, Andrehkurbel und Werkzeugtasche
Das Ersatzrad befindet sich im Gepäckraum und wird durch eine Lasche festgehalten.
Man achte stets darauf, daß das Ersatzrad beim Luftdruckprüfen mitgeprüft wird. Reifendruck siehe Seite 4.
Die Andrehkurbel befindet sich über dem Ersatzrad und wird mit Federklammern gehalten.
Die Werkzeugtasche befindet sich zwischen Andrehkurbel und Reserverad und wird durch 2 Bänder gehalten.

Reifendrücke für hohe Geschwindigkeiten

Da man auf den Autobahnen die Möglichkeit hat, größere Entfernungen mit höchster Geschwindigkeit zurückzulegen, muß auf das Einhalten des genauen Reifendrucks größter Wert gelegt werden.

Viele Faktoren, manche vielleicht so wichtig wie die physikalischen Eigenschaften des Reifens selbst, beeinflussen die Geschwindigkeit, welche für den Reifen zulässig ist, Dazu gehören Straßenoberfläche, Lufttemperatur und besonders die Dauer der höchsten Beanspruchung. Trotzdem kann gesagt werden, daß ein normaler Reifen in gutem Zustand und mit dem richtigen Luftdruck ohne weiteres bis zu Geschwindigkeiten von 80 m. p. h. = 128 km/h gefahren werden kann. Diese Geschwindigkeit kann zeitweise bis zu 16 km/h überschritten werden. Falls das Fahrzeug jedoch auf längere Zeit mit Geschwindigkeiten, die nahe an der Grenze der Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges liegen, gefahren wird, sollte es mit Spezialreifen nach den Richtlinien der Reifenhersteller ausgerüstet sein. Der folgende Reifendruck muß stets beachtet werden:

	Vorne		Hinten	
	lb./sq. inch	kg/cm^3	lb./sq. inch	kg/cm^3
Normale Stadtfahrten................	17	1,3	20	1,4
Schnelles Fahren.......................	21	1,6	24	1,7
Anhaltende Höchstgeschwindigkeit, Wettbewerbsfahrten	23	1,7	26	1,8

Diese Ausführungen beziehen sich nicht auf runderneuerte Reifen, da es sehr schwierig ist, für diese Reifen eine Belastungsgrenze anzugeben. Daher wird von der Verwendung runderneuerter Reifen abgeraten, wenn höhere Geschwindigkeiten gefahren werden.

Alle 6000 Meilen (9600 km)

Zündverteiler,-Nockenlager
Zum Ölen der Spindel wird der Verteilerfinger abgenommen und einige Tropfen Öl nach Gruppe D (s. Seite 64) auf die Schlitzschraube gegeben. Die Schraube sollte nicht entfernt werden, da ein Zwischenraum für das Durchlaufen des Öles vorhanden ist. Nach dem Ölen wird der Verteilerfinger wieder aufgesetzt. Es ist darauf zu achten, daß die Aussparung genau einrastet und der Finger bis zum Anschlag auf die Nockenspindel aufgedrückt wird.

Verteilernocken
Die 4 Nocken der Nockenspindel werden mit einem Fett noch Gruppe F (s. Seite 64) eingeschmiert.

Die Nocken werden mit einem dünnen Fettfilm versehen (oberer Teil). Das Nockenspindellager wird mit einigen Tropfen Öl versehen (unterer Teil).



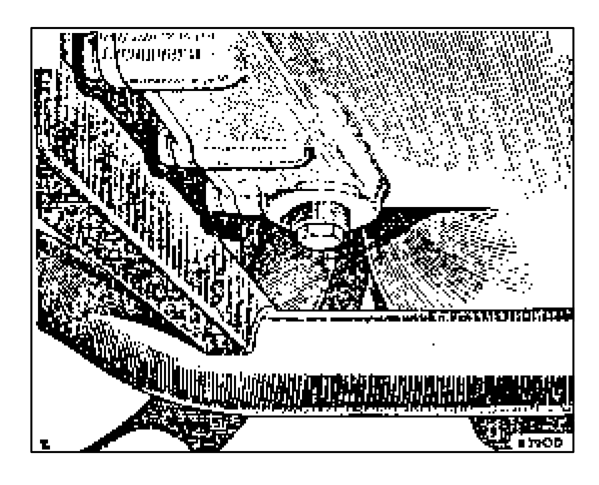
Schmieren der Zündverstellplatte und der Zündkontaktachse

Automatische Zündverstellung
Die Zündverstellung wird durch die Öffnung an der Nockenspindel mit ein paar Tropfen Öl nach Gruppe D (s. Seite 64) abgeschmiert. Es ist darauf zu achten, daß kein Öl an die Kontakte gelangt.

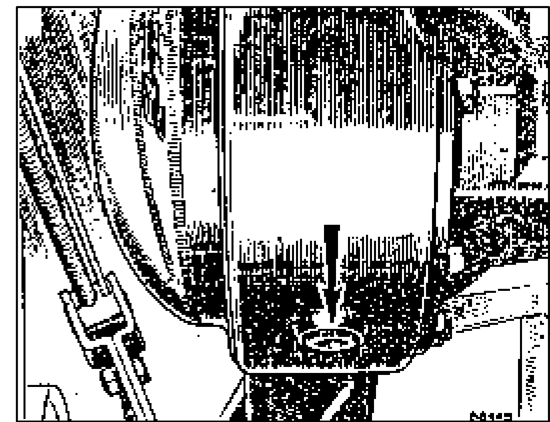
Zündkontaktachse
Die Achse des positiven Zündkontaktes wird mit ein paar tropfen Öl nach Gruppe D (s. Seite 64) versehen.

Alle 6000 Meilen (9600 km)

Ölwechsel im Getriebe
Ölablaßstopfen herausschrauben und Öl in heißem Zustand ablassen. Nachdem das gesamte Öl ausgelaufen ist, werden 2,27 Liter (4 Imperial Pinis bzw. 4 3/4, U.S. Pints) Öl nach Gruppe A aufgefüllt. Das Öl wird durch die Einfüllöffnung (s. Seite 41) eingefüllt.



Der Getriebeöl- Ablassstopfen.



Der Hinterachs- Ablassstopfen.

Ölwechsel in der Hinterachse
Das Öl wird nach dem Entfernen der Ölablaßschraube in warmem Zustand abgelassen. Durch die Einfüllöffnung wird neues Öl eingefüllt. Am besten wird der Ölwechsel nach einer längeren Fahrt unternommen, da das Öl zum Ablassen warm sein muß. Der Ablaßstopfen wird vor dem Einschrauben sorgfältig gereinigt. Zum Auffüllen werden 1,14 Liter (2 Imperial Pints bzw. 2,4 U. S. Pints) Hypoidöl nach Gruppe B benötigt.

Fahrvorschriften

Einfahrgeschwindigkeilen
Die Behandlung, die einem neuen Fahrzeug zuteil wird, ist für dessen Lebensdauer von größter Wichtigkeit.

Die Motordrehzahl muß beschränkt bleiben. Die folgenden Anweisungen sollten strikt befolgt werden:

Während der ersten 500 Meilen (800 km) soll die Drehzahl nicht höher als 2700 U. p. M. sein, der Wagen nicht mit Vollgas in irgendeinem Gang gefahren und die Maschine nie mit zu niedriger Drehzahl zu schwer belastet werden.

Anlassen des Motors
Bevor der Motor gestartet wird, ist darauf zu achten, daß der Schalthebel in Leerlaufstellung steht. Bei sehr kaltem Motor ist es notwendig, die Anfasserhilfe (choke) durch Ziehen des Knopfes ‚C' zu benutzen. Dann Zündung einschalten und Anlasserknopf ziehen. Sofort, nachdem der Motor anspringt, muß dieser Knopf losgelassen werden. Im Falle, daß der Motor nicht anspringt, ist es eine schlechte Angewohnheit, den Starter fortlaufend ohne Pause zu benutzen. Dadurch werden die Batterien sehr stark belastet. Daher sollte man zwischen den Start versuchen immer Pausen einlegen.

Nachdem der Motor angesprungen ist, soll die Anlasserhilfe (choke) sofort wieder hineingeschoben werden. Unter keinen Umständen darf die Maschine mit gezogener Anlasserhilfe für längere Zeit gefahren werden. Sollte der Motor auch noch einigen Minuten Anwärmzeit nicht ohne Choke laufen, muß das Fahrzeug zwecks Einstellung des Vergasers in die Werkstatt gebracht werden. Es ist nicht nötig, die Anlasserhilfe zu betätigen, wenn der Motor warm ist.

Warmlaufenlassen des Motors
Es ist festgestellt worden, daß das Warmlaufenlassen des Motors im Leerlauf schädigend für die Lebensdauer desselben ist. Man sollte im Gegenteil sofort nach Anspringen des Motors losfahren und bei niedriger Geschwindigkeit, ungefähr 1000 bis 1500 U. p. M., den Motor auf Temperatur bringen.

Kühlsystem

Das Kühlsystem an diesem Fahrzeug arbeitet nach dem Überdruckprinzip. Daher muß man beim Abschrauben des Kühlerverschlusses große Vorsicht walten lassen. Zuerst wird die Kappe entgegengesetzt der Uhrzeigerrichtung gedreht, bis ein Widerstand spürbar ist. Jetzt entspannt sich die Luft. Danach kann die Kappe durch Niederdrücken der Feder und gleichzeitiges Linksdrehen vollkommen gelöst werden.

Wichtig!
Es sollen keine Kühlergrillverkleidungen benutzt werden, da auf diese Weise die Vergaser nicht genügend Luftzufuhr bekommen. Eine Kühlerjalousie ist für dieses Fahrzeug extra erhältlich.

Frostschäden-Verhütungsmußnahmen
Wasser in gefrorenem Zustand dehnt sich aus, und wenn keine Vorkehrungen getroffen sind, können unter Umständen Kühler, Zylinderblock oder Heizelemente beträchtlichen Schaden nehmen. Diese Schaden können durch Ablassen des Kühlwassers oder Beifügung von Frostschutzmitteln verhütet werden.

Wenn eine Heizung vorhanden ist, muß Anti-Frostmittel verwendet werden, da das Wasser in der Heizung nicht abgelassen werden kann. Bevor das Frostschutzmittel eingefüllt wird, sollte das gesamte Kühlsystem gereinigt werden. Falls vom Hersteller nicht anders vorgeschrieben, zuerst immer Frostschutz einfüllen und dann Wasser.

Den Kühler niemals voll auffüllen, da das Wasser sich beim Erwärmen ausdehnt.

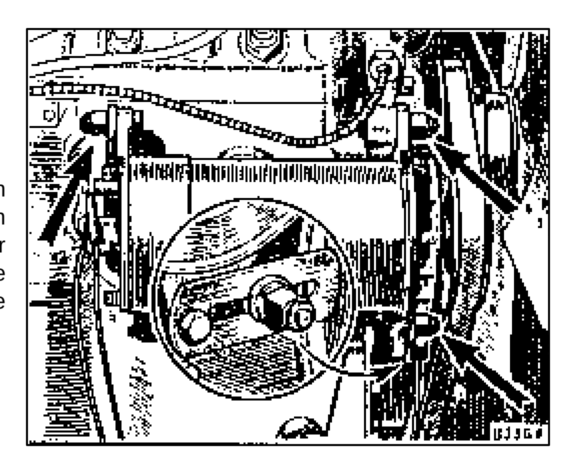
Das Kühlsystem an diesem Wagen arbeitet mit Überdruck. Aus diesem Grunde sind Anti-Frostgemische auf Alkoholbasis nicht zu gebrauchen, da sich unter dem Druck die Flüssigkeit zu sehr verflüchtigen würde. Mischungen auf der Äthylenglycol- oder Glyzerinbasis werden empfohlen. Anti-Frostschutzmittel sollten nicht in Scheiben-waschbehälter gefüllt werden.

Alle 3000 Meilen (4800 km)

Keilriemen
Der Keilriemen ist auf die richtige Spannung zu überprüfen. Ein Keilriemen sollte nie zu stramm gespannt werden, da sonst die Lager der Lichtmaschine unnötig belastet werden,

Zum Spannen des Keilriemens werden erst die vier Schrauben der Lichtmaschine gelöst. Danach hebt man die Lichtmaschine mit der Hand so weil an, bis die Spannung richtig ist. Jetzt werden sämtliche Schrauben wieder angezogen, zuerst die Einstellschraube unter der Lichtmaschine, die in einem Langloch sitzt (siehe Kreisbild).

Löse die beiden Schrauben an beiden Seiten der Lichtmaschine oben sowie die beiden Schrauben, die sich unter vorn an der Lichtmaschine befinden. Danach kann die Lichtmaschine angehoben werden, bis die Keilriemenspannung richtig ist.



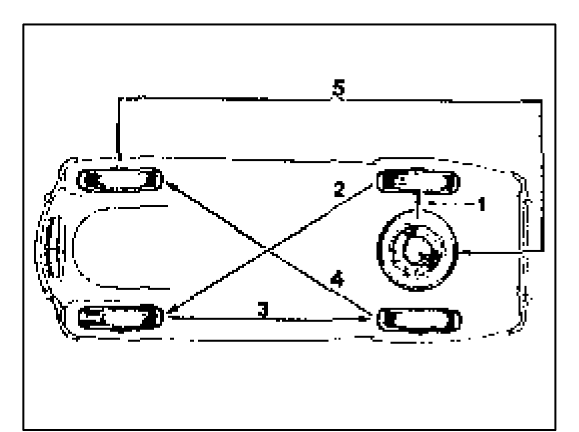
Vorderradbremse
Um die Vorderradbremse immer einsatzbereit zu haben und eine lange Lebensdauer der Bremsklötze zu erreichen, sollten die Bremsklötze alle 3000 Meilen (4800 km) bei der Inspektion kontrolliert werden. Im Falle, daß der Verschleiß an einem der beiden Bremsklötze einer Bremsscheibe größer ist als an dem anderen, sollten die Klötze umgewechselt werden. Diese Arbeit ist nur durch einen MG-Händler durchzuführen.

Eine Zusammenfassung aller vorkommenden Arbeiten bei der 3000-MeilenInspektion (4800 km) finden Sie auf Seite 59.

Alle 3000 Meilen (4800 km)

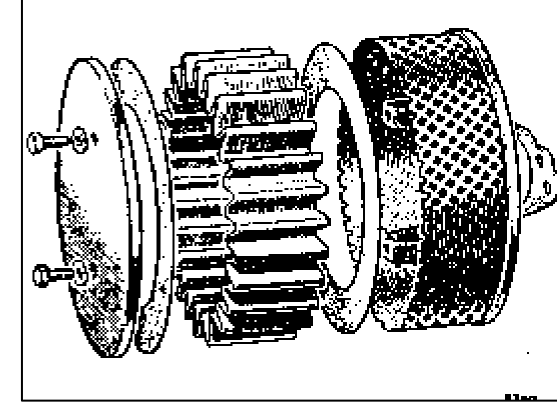
Pflege der Reifen
Alle 3000 Meilen (4800 km) wird die Laufposition der Reifen gewechselt. Dabei ist zu beachten, daß das Reserverad mit in den Wechsel einbezogen wird. Der Räderwechsel nach untenstehendem Schema verhindert einen vorzeitigen Verschleiß der Vorderradreifen und verlängert somit die Lebensdauer der Reifen.

Während des Reifenwechsels soll die Lauffläche der Reifen auf Fremdkörper wie Steine, Glas oder Nägel untersucht werden. Diese Teile sind vorsichtig zu entfernen. (Siehe auch Vorderachseinstellung Seite 53.)



Die Räder werden diagonal gewechselt, wobei das Reserverad lt. nebenstehender Zeichnung montiert wird.

Die Einzelteile das Luftfilters sind deutlich in nebenstehender Zeichnung zu sehen.



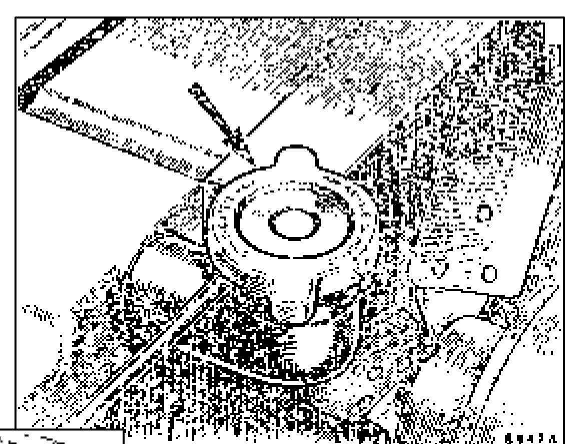
Luftfilter
Zum Reinigen wird der Luftfiltereinsatz in Benzin gewaschen und getrocknet. Das Element wird dann mit ein paar Tropfen SAE-20-Motoröl benetzt. Zur Wartung werden nur die zwei Sechskantschrauben gelöst und der äußere Deckel abgenommen. Danach kann das gewellte Element entfernt werden.

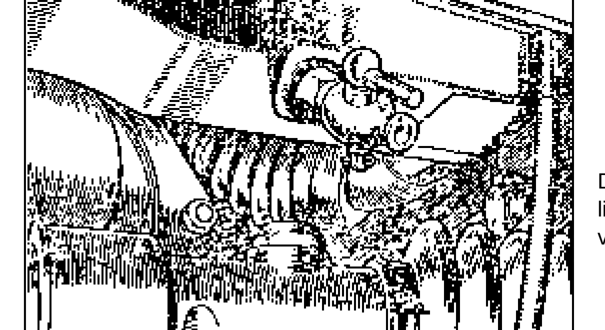
Kühlsystem

Auffüllen des Kühlers
Es sollte nur so viel Wasser nachgefüllt werden, bis der Wasserspiegel 1 cm über dem unteren Rand des Füllstutzens steht.

Beim Aufschrauben des Kühlerverschlusses bei heißer Maschine ist große Vorsicht geboten. Die Kappe wird entgegengesetzt der Uhrzeigerrichtung bis zum ersten Anschlag gedreht. In dieser Stellung entweicht der Überdruck. Dann kann durch weiteres Linksdrehen der Deckel ganz entfernt werden.

Der Kühlerverschluss:
Verschluß langsam öffnen, wenn Kühler heiss ist.



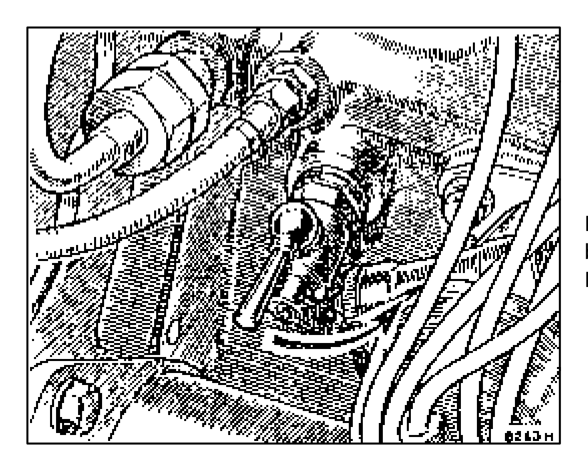


Der Kühlerablasshahn befindet sich auf der linken Seite unter dem Kühler. Der Hahn ist von unten zugänglich.

Kühlerablaßhahn
Der Kühlerablaßhahn befindet sich vorn am unteren Kühlerkasten an der linken Seite. Er ist von unten zwischen Stoßstangenhorn und Nummernschild zu erreichen. Zum Wasser-ablassen muß der Kühlerverschluß gelöst werden. Falls das gesamte Kühlersystem geleert wird, muß auch der Ablaßhahn am Motor geöffnet werden.

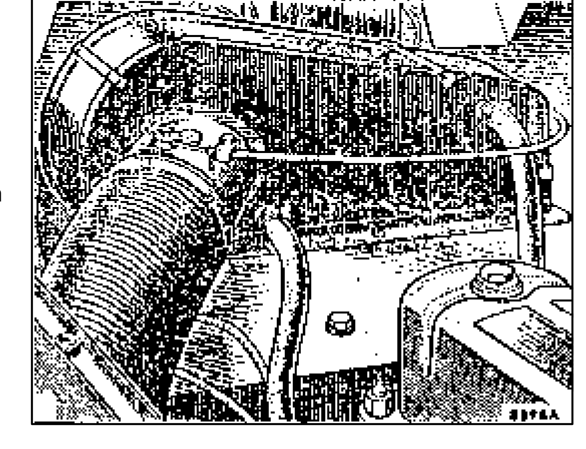
Kühlsystem

Motorwasser-Ablaßhahn
Um das Kühlwasser im Motorblock abzulassen, wird der Kühlerverschluß geöffnet und der Wasserablaßhahn um hinteren Teil des Motorblocks auf der rechten Seite geöffnet. Um das Kühlsystem vollständig zu entleeren, muß auch der Ablaßhahn des Kühlers geöffnet werden.



Der Kühlwasser Ablasshahn am Motorblock befindet sich auf der rechten Seite hinten am Motor

Anti-Frostschutz muss immer dann bei kalter Witterung eingefüllt werden, wenn ein Heizsystem eingebaut ist, da das Kühlwasser aus dem Heizsystem nicht entfernt werden kann.



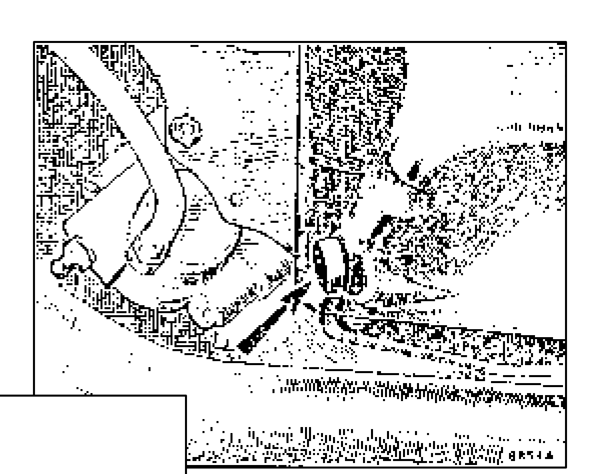
Heizung
Falls eine Heizung eingebaut ist, muß ein Frostschutzmittel in der kalten Jahreszeit verwendet werden, da durch öffnen der Ablaßhähne an Motor und Kühler das Wasser in den Heizelementen nicht abgelassen wird.

Kühlwasser läuft eher aus den Heizlamellen, wenn der Temperaturwählhebel auf ‚MAX' (heiß) steht.

Alle 3000 Meilen (4800 km)

Motorölwechsel
3000 Meilen-(4800 km) ist die höchstzulässige Laufzeit einer Ölfüllung. Das Öl wird abgelassen und neues Öl nach Gruppe A (s. Seite 64) eingefüllt. Die Ablaßschraube befindet sich auf der rechten Seite der Ölwanne. Sie sollte nur abgeschraubt werden, wenn der Motor heiß ist. Angabe der Ölfüllmenge siehe Seite 4.

Die Ölablassschraube befindet sich auf der rechten Seide der Ölwanne.





Zündkerzenelektrode, Einstellschlüssel und Lehre. Zum Einstellen nur die Masse-Elektrode biegen, niemals die mittlere Elektrode.

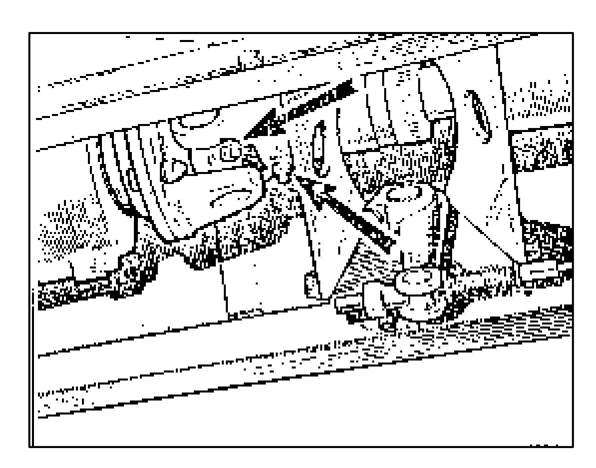
Zündkerzen
Die Zündkerzen werden am besten mit einem Sandstrahlgebläse gereinigt und der Elektrodenabstand auf 0,025' (0,64 mm) eingestellt.

Zündkerzen, die verölt oder schmutzig sind, beeinträchtigen die Leistung des Motors.

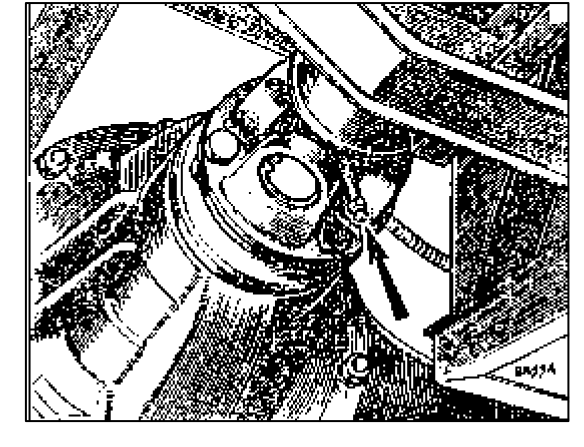
Alle 1000 Meilen (1600 km)

Gelenkwelle

Zum Abschmieren der Nadellager und der Längsverzahnung der Kardanwelle sind drei Schmiernippel vorgesehen. Sie sind mit einem Fett nach Gruppe C (s. Seite 64) abzuschmieren.



Die Abschmiernippel für das vordere Gelenkstück und für das Leitstück.



Die Abschmiernieppel für das hintere Kardangelenk.

Reifendruck

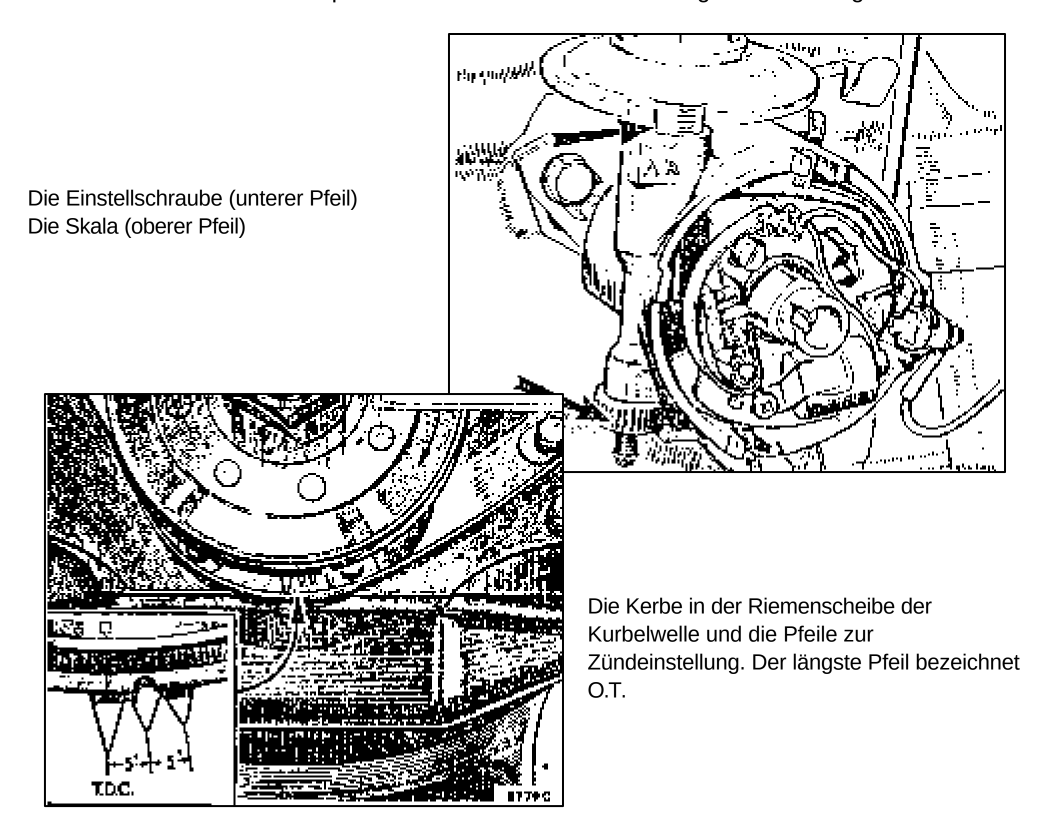
Mit einem Reifendruckprüfer wird die Luft im Reifen geprüft. Das Reserverad ist immer mit dem höchsten vorgeschriebenen Luftdruck des Reifens aufzupumpen.

Komplette Zusammenfassung aller vorkommenden Arbeiten der 1000-Meileninspektion (1600 km) siehe auch Seite 58.

Zündanlage

Zündfeineinstellung

Zum Feineinstellen der Zündung befindet sich am Verteiler eine Handverstellung. Rechtsdrehen der Einstellschraube ergibt Spätzündung. Durch Linksdrehen wird die Zündung früher eingestellt.
Das Gehäuse der Schraubspindel ist zur leichteren Bedienung in Grade eingeteilt.



Die Einstellschraube (unterer Pfeil)
Die Skala (oberer Pfeil)

Die Kerbe in der Riemenscheibe der Kurbelwelle und die Pfeile zur Zündeinstellung. Der längste Pfeil bezeichnet O.T.

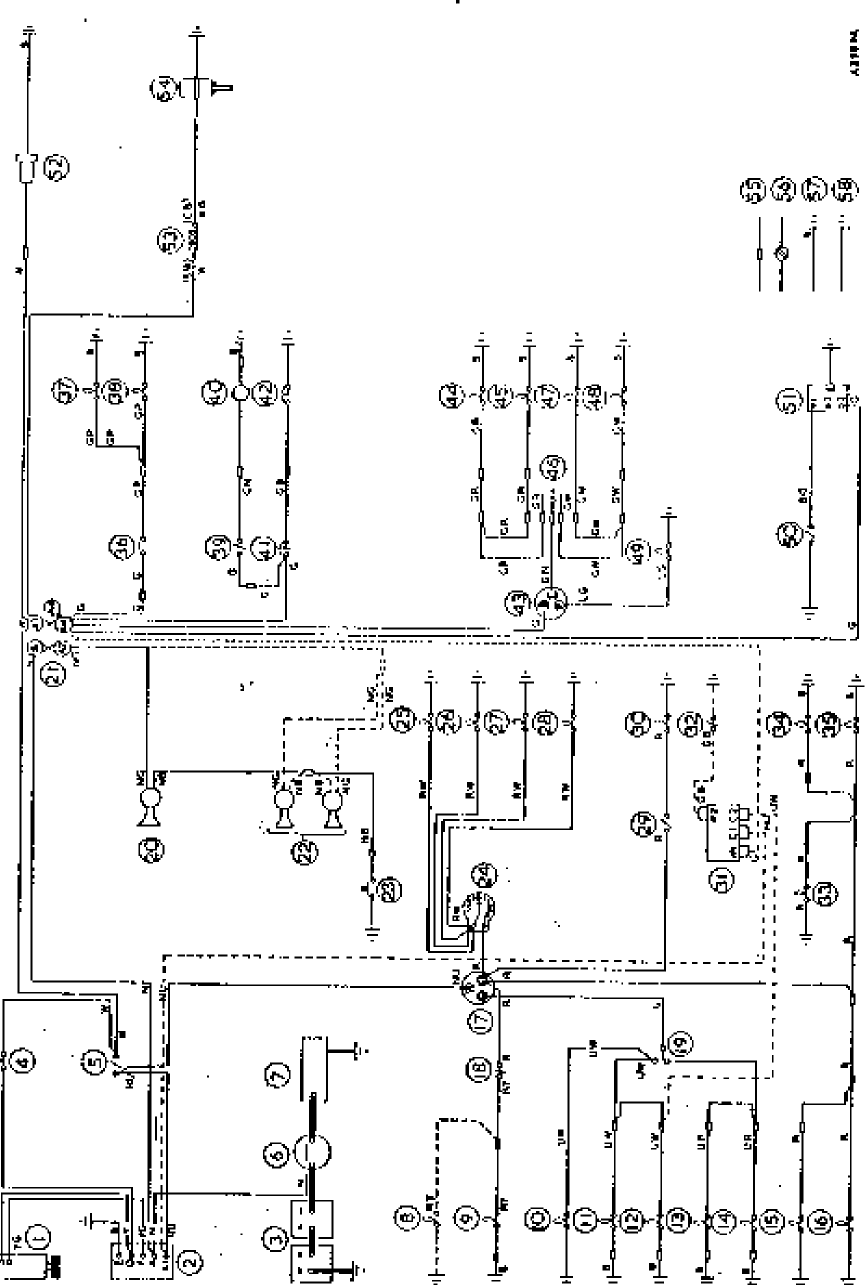
Zündeinstellung

Der normale Zündzeitpunkt ist 7° v. 0. T. Zum Nachstellen genügt Drehen der Feineinstellschraube am Verteilergehäuse. Jeder Strich der Skala entspricht 5°. Ein Teilstrich auf der Skala -- 55 Einrastungen der Einstellschraube.
Der Feststellbügel des Verteilers, welcher den Verteiler an den Motorblock befestigt, sollte nur in den dringendsten Fällen gelöst werden.

Zündmarkierungen

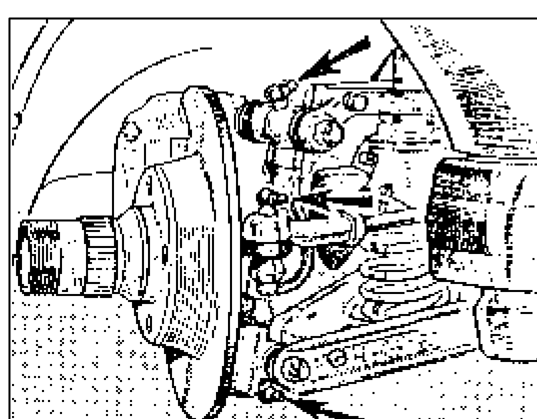
Der Rand der Riemenscheibe auf der Kurbelwelle ist mit einer Kerbe versehen. Diese Kerbe ist zur 0.T.-Einstellung für ersten und vierten Kolben mit dem längsten Zeiger auf dem Steuerkettenkasten in Übereinstimmung zu bringen. Der nächste kleinere Pfeil ist 5° vor 0.T. versetzt. Der dritte und letzte Pfeil ist 10° vor 0. T. versetzt.

Schaltplan

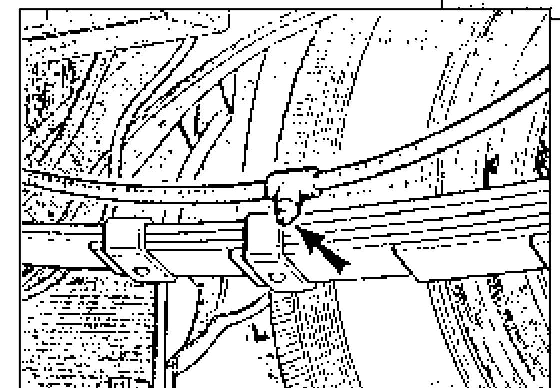


Alle 1000 Meilen (1600 km)

Lenkung und Vorderachse
Die Abschmiernippel befinden sich am oberen und unteren Ende des Achsschenkelbolzenträgers und an den Spurstangenköpfen. Sie sollten mit einem Schmiernippel nach Gruppe C (s. Seite 64) geschmiert werden.



Die Vorderachsschmiernippel, die regelmäßig abgeschmiert werden müssen. Die Abbildung zeigt nur die recht Seite.



Ein Abschmiernippel befindet sich an dem Handbremskabel neben dem vorderen Ende der rechten Hinterfeder.

Handbremskabel
Der Schmiernippel des Handbremskabels wird mit einem Schmiermittel noch Gruppe F (s. Seite 64) abgeschmiert.

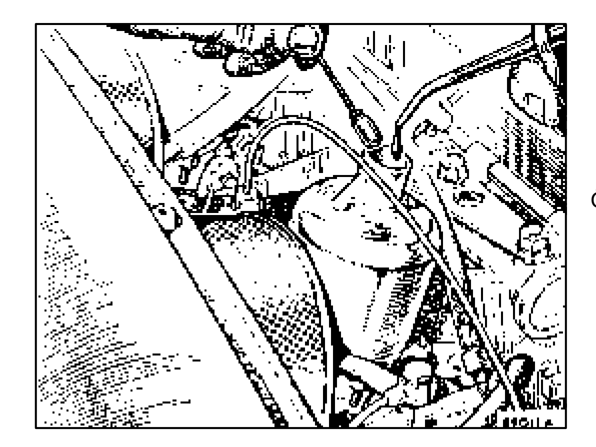
Batterien
Zum Prüfen des Säurestandes werden die Verschlußstopfen der einzelnen Zellen abgeschraubt. Falls nötig, wird destilliertes Wasser aufgefüllt, so daß die Platten gerade bedeckt sind. Es ist kein Leitungswasser zu verwenden. Zum Kontrollieren sollte kein offenes Licht verwendet werden. Nicht überfüllen! Schmutz und Feuchtigkeit nach Auffüllen von der Batterie abwischen! (Weitere Einzelheiten siehe Seite 24).

Alle 1000 Meilen (1600 krn)

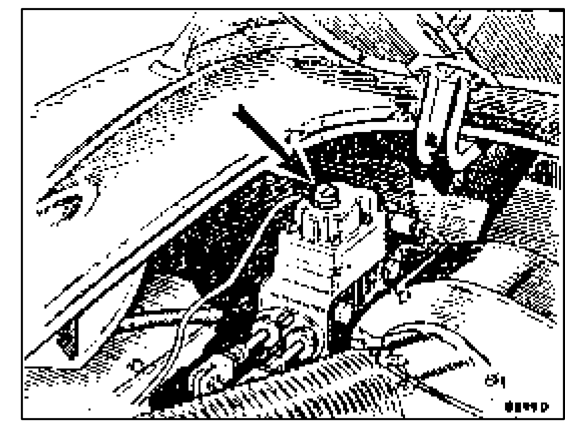
Vergaserkolbendämpfer

Zum Nachfüllen einer kleinen Menge dünnen Öles in den Dämpferzylinder wird der Verschluß auf der Saugkammer des Vergasers gelöst. Unter keinen Umständen sollte ein dickes Öl verwendet werden.

Wenn kein Öl nachgefüllt wird, sinkt die Leistung des Fahrzeuges. Zum Nachfüllen wird ein Öl noch Gruppe D (s. Seite 64) verwendet.



Ölen des Kolbendämpfers



Der kombinierte Brems- und Kupplungshauptzylinder mit dem Einfülldeckel.

Brems- und Kupplungsflüssigkeit

Zum Prüfen der Flüssigkeitsmenge wird der Deckel auf dem Reservebehälter der kombinierten Brems- und Kupplungsanlage abgeschraubt. Der Hauptzylinder befindet sich auf der Fahrerseite im Motorraum an der Spritzwand. Der Flüssigkeitsspiegel sollte ¼“ = 6,3 mm unterhalb der Einfüllöffnung liegen. Es ist darauf zu achten, daß die Flüssigkeit nicht höher eingefüllt wird. Zum Nachfüllen sollte nur original Lockleed-Bremsflüssigkeit verwendet werden. Im Falle, daß diese nicht vorhanden ist, muß eine Flüssigkeit nach der Spezifikation SAE 70 R 1 verwendet werden.

Bedeutung der Zahlen im Schaltplan

1. Lichtmaschine
2. Reglerschalter
3. Zwei 6-Volt-Batterien
4. Zündkontrollicht
5. Zündschalter
6. Anlasserschalter
7. Anlasser
8. Rechte Nebellampe (falls angebracht)
9. Linke Nebellampe (falls angebracht)
10. Fernlichtkontrollampe
11. Rechte Scheinwerferlampe
12. Linke Scheinwerferlampe
13. Linke Abblendlichtlampe
14. Rechte Abblendlichtlampe
15. Linkes Standlicht
16. Rechtes Standlicht
17. Lichtschalter
18. Nebellampenschalter
19. Abblendschalter
20. Hupe
21. Sicherungen
22. Doppelklanghorn (falls angebracht)
23. Hupenknopf
24. Instrumentenbeleuchtungsknopf
25. Instrumentenlampe
26. Instrumentenlampe
27. Instrumentenlampe
28. Instrumentenlampe
29. Kartenleselampenschalter
30. Kartenleselampe
31. Lichthupenrelais (falls angebracht)
32. Lichthupenschalter (falls angebracht)
33. Linkes Rücklicht
34. Nummernschildbeleuchtung
35. Rechtes Rücklicht
36. Bremslichtschalter
37. Linke Bremsleuchte
38. Rechte Bremsleuchte
39. Heizungsschalter
40. Heizungsmotor
41. Benzinuhr
42. Benzintankgebergerät
43. Blinkrelais
44. Linke hintere Blinklampe
45. Linke vordere Blinklampe
46. Blinkerschalter
47. Rechte vordere Blinklampe
48. Rechte hintere Blinklampe
49. Blinkerkontrollampe
50. Scheibenwischerschalter
51. Scheibenwischermotor
52. Benzinpumpe
53. Zündspule
54. Zündverteiler
55. Lose Kabelverbindungen
56. Feste Kabelverbindungen
57. Erdverbindungen mittels Kabel
58. Erdverbindungen durch Chassis

KABELFARBTAFEL

B = Schwarz
U = Blau
N = Braun
G = Grün
P = Violett
R = Rot
S = Grau
W = Weiß
Y = Gelb
L = Hell
D = Dunkel
M = Mittel

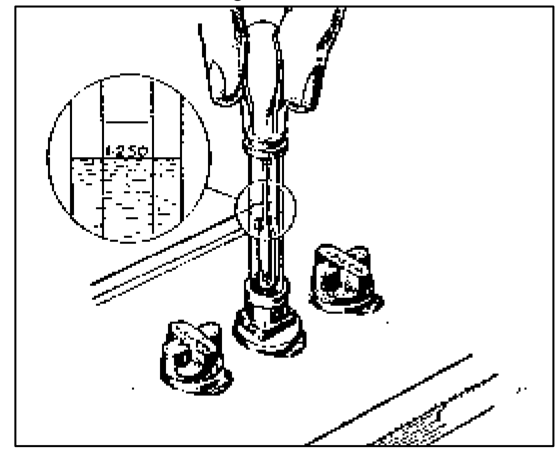
Wenn ein Kabel zwei Farben hat, bestimmt der erste Buchstabe die Hauptfarbe und der zweite die Finderfarbe.

Elektrische Ausrüstung

Batterien
Zum Prüfen und Ausbauen der Batterien wird der Deckel hinter den Sitzen entfernt. Der Deckel ist mit zwei Schnellverschlußschrauben gehalten.

Prüfen der Säuredichte
Der Zustand der Batterie wird durch das Prüfen der Säuredichte festgestellt. Die Prüfung wird mit dem Säureheber durchgeführt und soll niemals kurz nach dem Auffüllen mit destilliertem Wasser durchgeführt werden. Der Heber muß senkrecht gehalten werden und der Stand in Augenhöhe abgelesen werden. Es ist darauf zu achten, daß der Schwimmer frei in der Säure schwebt. Die Säuredichte und ihre Bedeutung für den Zustand der Batterie:

	Für Temperaturen unter 32 °C	Für Temperaturen über 32 °C
Batterie vollständig geladen	1,270 bis 1,290	1,210 bis 1,230
Batterie halb entladen	1,190 bis 1,210	1,130 bis 1,150
Batterie vollständig entladen	1,110 bis 1,130	1,050 bis 1,070



Beim Prüfen der Säuredichte ist darauf zu achten, dass der Schwimmer frei in der Säure schwebt.
Der Heber ist senkrecht zu halten und die Skala muss in Augenhöhe abgelesen werden. Nicht zuviel Säure entnehmen, da sonst der Schwimmer eventuell nicht steigen kann.

Die Zahlen sollen für alle Zellen einer Batterie ungefähr gleich sein, Falls ein großer Unterschied zwischen den einzelnen Zellen besteht, ist es möglich, daß Säure verschüttet wurde oder ein Kurzschluß zwischen den Platten entstanden ist. Die Batterie muß in diesem Falle durch einen Lucas-Händler untersucht werden.

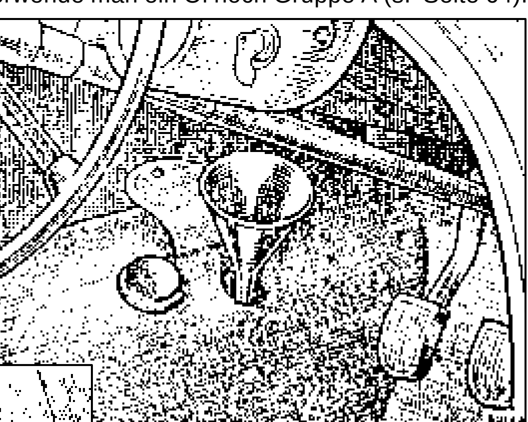
Die Zellen werden mit destilliertem Wasser aufgefüllt, bis die Platten in den Zellen gut bedeckt sind. Auf keinen Fall soll Leitungswasser zum Nachfüllen verwendet werden,

Eine entladene Batterie soll nicht zu lange ungeladen stehenbleiben. Falls das Fahrzeug nicht gebraucht wird, muß die Batterie ausgebaut werden. Alle 14 Tage soll sie kurz aufgeladen werden. Damit wird verhindert, daß die Platten durch zu langes Stehen Schaden leiden.

Alle 1000 Meilen (1600 km)

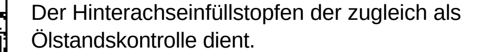
Getriebe

Beim Auffüllen des Getriebeöles ist darauf zu achten, daß nicht höher als bis zur ‚HIGH'-Markierung am Ölmeßstab des Getriebes aufgefüllt wird. Wenn der Ölstand zu hoch ist, besteht die Gefahr, daß Öl durch Überdruck in die Kupplung gelangt und diese beschädigt wird. Der Getriebeeinfüllstopfen mit Meßstab befindet sich unter dem Gummistopfen des Getriebeabdeckbleches. Zum Auffüllen verwende man ein Öl noch Gruppe A (s. Seite 64).



Die Getriebeeinfüllöffnung ist nach Umschlagen der Stofflasche und Entfernen des Gummideckels zu erreichen.





Der Hinterachseinfüllstopfen der zugleich als Ölstandskontrolle dient.

Hinterachse
Ölstand kontrollieren und falls nötig mit Hypoidöl nach Gruppe B nachfüllen. Der Einfüllstopfen befindet sich an der hinteren Seite des Differentialgehäuses. Er ist gleichzeitig Ölstandkontrolle. Im Falle, daß zuviel Öl nachgefüllt wurde, sollte mit dem Einschrauben des Stopfens gewartet werden, bis alles überflüssige Öl abgelaufen ist. Dieses ist sehr wichtig, da in einem überfüllten Differentialgehäuse Überdruck entsteht und die Simmerringe und Bremsbeläge Schaden nehmen können.
Wichtig: Es ist darauf zu achten, daß zum Auffüllen der Hinterachse nur Hypoidöl verwendet wird (siehe Gruppe B auf Seite 64).

Wartungsdienst

Täglich

Kühler
Den Kühlwasserstand überprüfen, notfalls Wasser auffüllen.

Ölstandkontrolle
Der richtige Ölstand in der Motorölwanne kann an einem Ölmeßstab, der sich auf der rechten Seite der Maschine befindet, abgelesen werden. Der Ölstand sollte nicht über der MAX-Markierung stehen. Auf keinen Fall darf der Ölstand unter der MIN-Markierung sein. Das Auffüllen geschieht nach den Richtlinien der Gruppe A auf Seile 64.



Der Ölmesstab und seine Markierungen im Kreisbild

Der Öleinfüllverschluss wird im Gegenuhrzeigersinn gelöst.

Auffüllen des Motoröls
Die Einfüllöffnung befindet sich am vorderen Ende des Ventildeckels. Sie besitzt einen Schnellverschluß. Reines frisches Öl noch Gruppe A ist immer zu verwenden. (Siehe Tabelle auf Seite 64.)

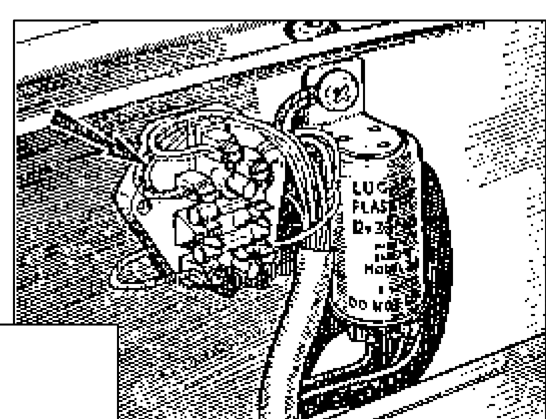
Wöchentlich

Reifendruck
Das Prüfen des Reifendrucks soll mit einem genau anzeigenden Reifendruckprüfer erfolgen. Man richte sich nach dem vorgeschriebenen Reifendruck (siehe Seiten 4 und 16). Man achte darauf, daß die Schlauchventile mit Kappen versehen sind. Gleichzeitig können die Reifen auf Schäden geprüft und eventuell von anhaftendem Öl oder Fett gesäubert werden.

Elektrische Ausrüstung

Sicherungen
Sicherung zwischen A1' und A2':
Diese Sicherung schützt alle elektrischen Aggregate, die so geschaltet sind, daß sie immer einsatzbereit sind, ganz gleich, ob die Zündung ein- oder ausgeschaltet ist.
Sicherung zwischen A3' und A4-:
Diese Sicherung schützt alle elektrischen Aggregate, die nur bei eingeschalteter Zündung einsatzbereit sind.

Die Sicherungen befinden sich in einem Sicherungskasten an der Spritzwand des Motorraumes.



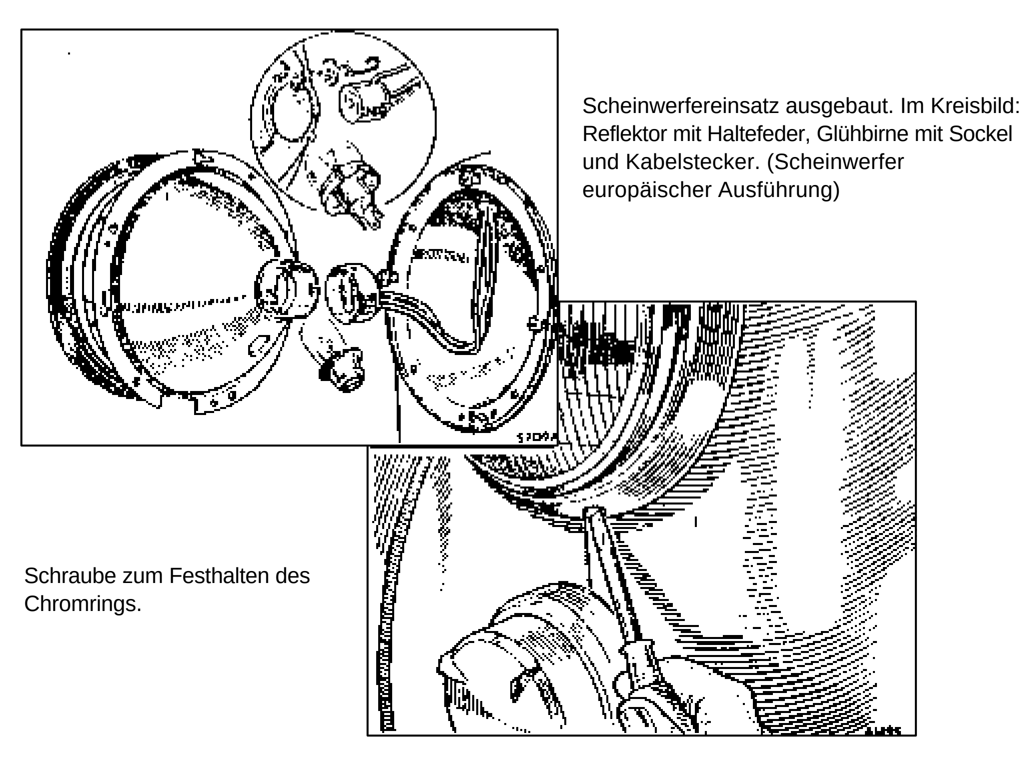
Die Pfeile markieren zwei Ersatzsicherungen, die sich in dem Sicherungskasten befinden.

Ersatzsicherungen
Ersatzsicherungen befinden sich im Sicherungskasten. Es ist wichtig, daß nur die Sicherung verendet wird, die den richtigen Schmelzwert hat. Dieser Wert ist in der Sicherung auf einem Stück Papier in Amp. aufgedruckt. Im Falle, daß eine Ersatzsicherung sofort nach dem Einsetzen wieder durchbrennt, ist ein Kurzschluß in der elektrischen Anlage, und das Fahrzeug muß beim MG-Händler oder Lucas-Vertragshändler überprüft werden.

Reglerschatter
Der Reglerschalter befindet sich auf der Spritzwand im Motorraum. Er regelt die Aufladung der Batterie entsprechend ihrem Ladezustand. Der Reglerschalter benötigt keine Wartung und sollte nur von einem Lucas-Händler eingestellt und repariert werden.

Elektrische Ausrüstung

Scheinwerferlampen (europäische Ausführung)
Scheinwerfer in Europa sind mit Speziallinsen und Glühbirnen ausgestattet, die ein asymmetrisches Licht geben. Zum Auswechseln der Glühbirnen wird der Chromring nach Abschrauben der Halteschraube entfernt. Danach wird der komplette Reflektor gegen die Druckfeder gedrückt und entgegen der Uhrzeigerrichtung gedreht. Nun kann der komplette Scheinwerfer aus dem Kotflügeleinsatz herausgenommen werden.
Die Glühbirne wird entfernt, indem man den Dreifachstecker herausnimmt und die Haltefeder zusammendrückt. Danach kann die Glühbirne aus dem Reflektor herausgenommen werden.



Scheinwerfereinsatz ausgebaut. Im Kreisbild: Reflektor mit Haltefeder, Glühbirne mit Sockel und Kabelstecker. (Scheinwerfer europäischer Ausführung)

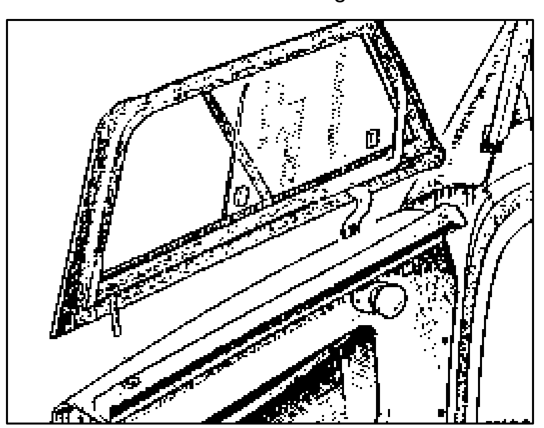
Schraube zum Festhalten des Chromrings.

Beim Einbau einer Glühbirne muß darauf geachtet werden, daß die Positionslasche genau in die Aussparung im Reflektoreinsatz einrastet. Dadurch wird gewährleistet, daß der Scheinwerfer die richtige horizontale Abstrahlung hat. Die Haltefedern werden nun gegen die Fassung gedrückt und in die zwei Laschen des Reflektors eingehängt.

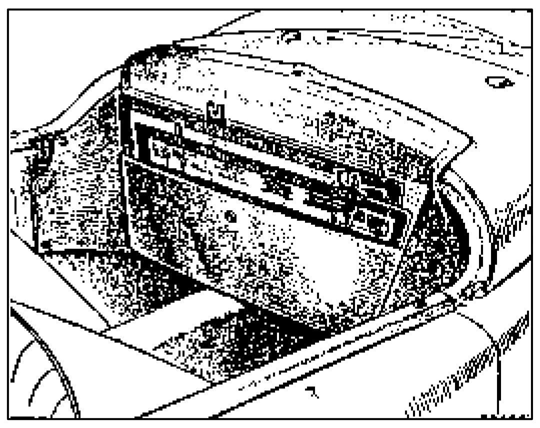
Zum Einbau des Scheinwerfereinsatzes wird dieser gegen die drei Federn gepreßt und im Uhrzeigersinn so weit wie möglich gedreht. Danach wird der Gummistaubring aufgesetzt und der Chromring mit der Halteschraube angeschraubt.

Seitenfenster

Seitenfenster
Die Seitenfenster sind an zwei Stellen an der Tür befestigt: hinten durch einen Führungsstift und vorn mit einer Lasche, die mit einer Rändelmutter an der Tür befestigt wird.



Zum Abnehmen der Seitenfenster wird die Rändelmutter, die Lasche befestigt, gelöst. Nun kann das Fenster abgehoben werden.



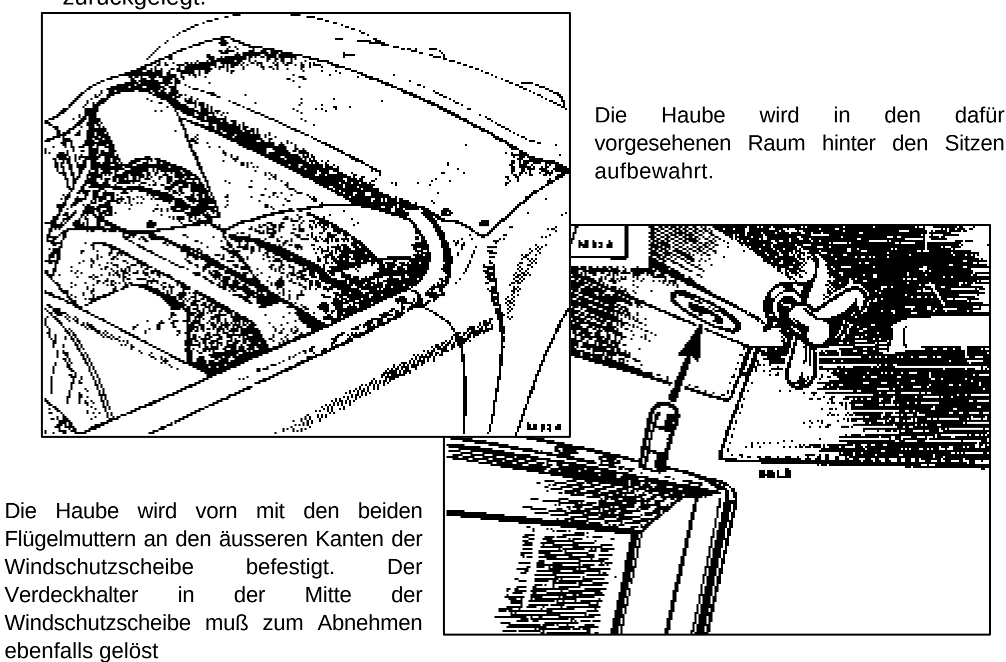
Bei Nichtgebrauch werden die Seitenfenster in die dafür vorgesehenen Taschen der Abdeckplane verstaut. Es ist darauf zu achten, dass die gebogenen Laschen sich einander nach hinten gegenüberstehen.

Aufbewahrung der Seitenfenster
Die Seitenfenster werden in den dafür vorgesehenen Taschen hinter den Sitzen aufbewahrt. Es ist darauf zu achten, daß die Laschen nach hinten stehen und gegeneinander versetzt sind.

Das Falten des Verdecks

Die Haube sollte nie zusammengelegt werden, wenn sie noch feucht ist. Warten Sie auf jeden Fall bis der Stoff vollkommen trocken ist!
Das Fallen:

1. Zwei Flügelschrauben auf der oberen Kante der Windschutzscheibe lösen.
2. Alsdann sind die drei Druckknöpfe sowie je eine Drehschnalle an den Seiten des Verdecks zu lösen.
3. Nun wird das Vorderteil der Haube leicht angehoben. Dadurch wird ermöglicht, daß das hintere Teil des Verdecks aus den Ankerhaken nach hinten herausgezogen werden kann.
4. Die Sitze werden nun nach vorn geklappt und die Tasche für die Steckfenster zurückgelegt.



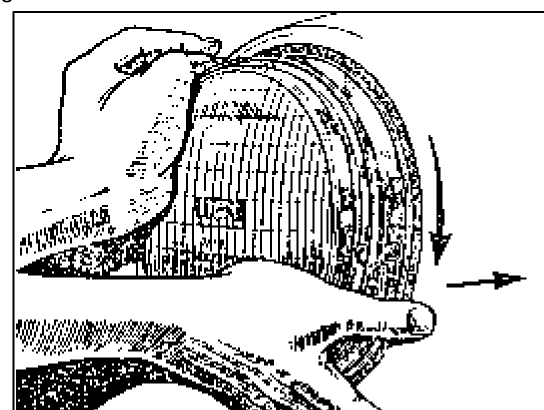
Die Haube wird in den dafür vorgesehenen Raum hinter den Sitzen aufbewahrt.

Die Haube wird vorn mit den beiden Flügelmuttern an den äusseren Kanten der Windschutzscheibe befestigt. Der Verdeckhalter in der Mitte der Windschutzscheibe muß zum Abnehmen ebenfalls gelöst werden.

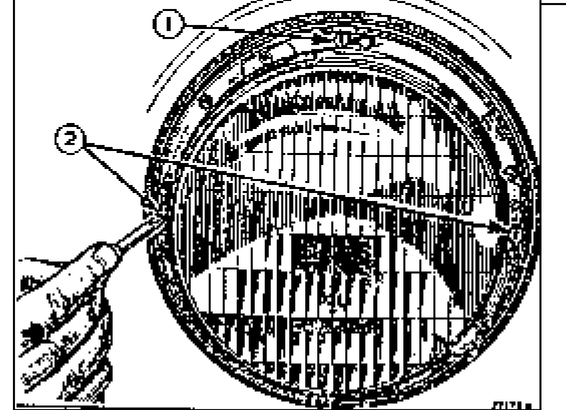
5. Rückscheibe nach hinten über die Karosserie legen. Verdeck in das Verdeckabteil zurückklappen. Verdeckstoff alsdann über die ins Fach hinuntergeklappten Spriegelfalten legen. Rückscheibe nach vorn auf den Verdeckstoff legen. Den seitlich vorstehenden Verdeckstoff sorgfältig über das Vorderteil der Rückscheibe falten.
6. Ganzes Verdeck gut in das Verdeckabteil hinunterdrücken und Steckscheibentasche darüberklappen.
7. Steckscheiben an den Türen abnehmen und mit den Haltern nach hinten in die dafür vorgesehenen Taschen legen.
8. Abdeckplane mit den sechs Druckknöpfen an den Seiten befestigen.

Elektrische Ausrüstung

Scheinwerfereinstellung
Die Scheinwerfer sollten so eingestellt werden, daß das Fernlicht horizontal abgestrahlt wird (falls nicht anders von den örtlichen Verkehrsbehörden vorgeschrieben). Zum Einstellen wird der Chromring abgeschraubt (s. Seite 26). Die Höheneinstellung wird durch die obere Einstellschraube reguliert. Zur seitlichen Einstellen des Scheinwerfers werden die beiden seitlichen Schlitzschrauben gedreht.



Zum Ausbauen den Scheinwerfereinsatz eindrücken und im Gegenuhrzeigersinn aus den Schlitzlöchern ausdrehen. Zum einbauen wird genau in umgekehrter Reihenfolge vorgegangen (siehe Abbildung).



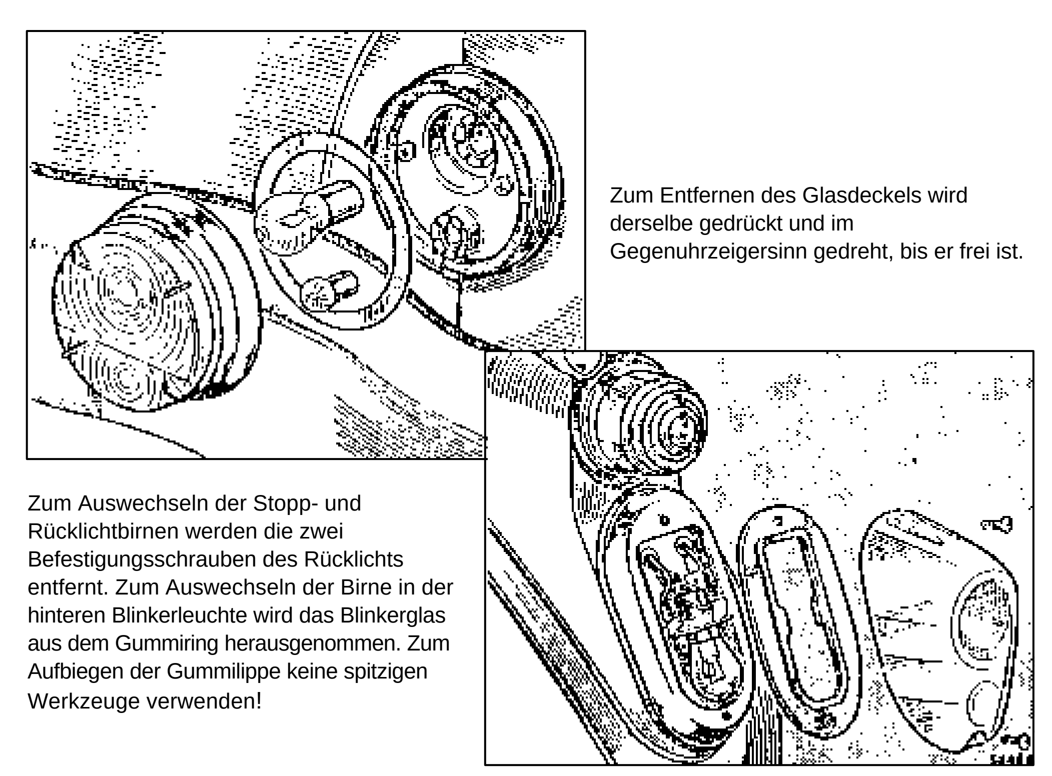
Einstellen des Scheinwerfers:
1. Höheneinstellschraube
2. Seiteneinstellschraube

Beim Einstellen der Scheinwerfer ist zu bedenken, daß die Höhe des Scheinwerferglases durch die Belastung des Fahrzeuges verändert wird. Deshalb sollte das Fahrzeug beim Einstellen der Scheinwerfer immer belastet sein. Unter keinen Umständen sollte der Lichtstrahl für Fernlicht höher als horizontal scheinen, da sonst beim Abblenden keine Gewähr für Blendschutz gegeben ist. Dazu kommt, daß die Straße durch zu hoch eingestellte Scheinwerfer nicht ausreichend beleuchtet wird.

Elektrische Ausrüstung

Standlicht- und Blinkerlampen

Um die Glühbirnen der vorderen Standlicht- und Blinkerlampe zu entfernen, wird das Glas hineingedrückt und im Gegenuhrzeigersinn gedreht, bis es frei ist. Beide Glühbirnen haben einen normalen Bajonettverschluß und werden ebenfalls durch Eindrücken und Drehen aus der Fassung gelöst.



Zum Entfernen des Glasdeckels wird derselbe gedrückt und im Gegenuhrzeigersinn gedreht, bis er frei ist.

Zum Auswechseln der Stopp- und Rücklichtbirnen werden die zwei Befestigungsschrauben des Rücklichts entfernt. Zum Auswechseln der Birne in der hinteren Blinkerleuchte wird das Blinkerglas aus dem Gummiring herausgenommen. Zum Aufbiegen der Gummilippe keine spitzigen Werkzeuge verwenden!

Schluß-, Brems- und Blinkerlampen

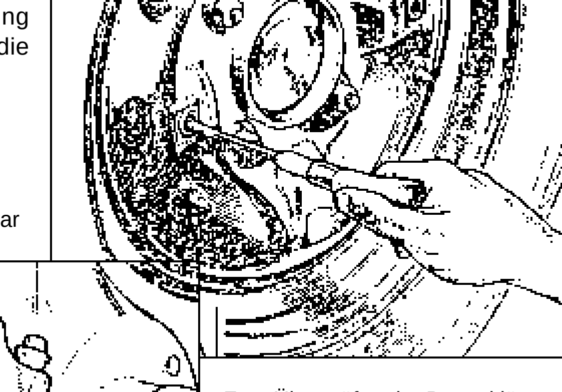
Jedes Schluß- und Bremslampenglas wird mit zwei Schrauben befestigt. Die Zweifaden-glühbirne ist nach dem Entfernen des Glases und der Gummidichtung zu erreichen. Das Bremslicht hat eine erheblich höhere Leuchtkraft als das Rücklicht.

Um ein falsches Einbauen der Glühbirne zu verhindern, ist der Sockel der Birnen mit versetzten Arretierungen versehen. Folglich kann die Birne nur in einer Position eingebaut werden. Zum Abnehmen des Blinkerglases wird die Gummilippe der Glasaufnahme mit den Fingern zurückgebogen und das Glas herausgenommen.

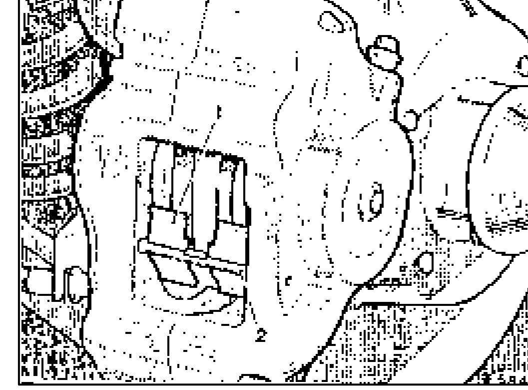
Bremseinstellung

Hinterradbremseinstellung

Ein großer Bremspedalweg ist ein Zeichen dafür, daß die hinteren Bremsbacken nachgestellt werden müssen. Die Bremsen an beiden hinteren Rädern müssen so eingestellt werden, daß sie frei laufen und gleichmäßig bremsen. Die Vorderräder werden blockiert und jedes Hinterrad für sich mit einem Wagenheber angehoben. Handbremse lösen. Radzierkappe lösen (Scheibenräder). Das Rad wird nun gedreht, bis die Einstellschraube durch die vorgesehene Einstellöffnung zu sehen ist. Die Schraube wird jetzt im Uhrzeigersinn mit einem Schraubenzieher gedreht, bis sich das Rad nicht mehr drehen läßt. Dann wird die Schraube eine Arretierung entgegen dem Uhrzeigersinn gedreht. Das Rad sollte jetzt frei umlaufen. Falls das Rad noch an einigen Stellen blockiert, muß eine weitere Raste gelöst werden. Das andere Rad wird auf demselben Wege eingestellt. Diese Einstellung wirkt auch automatisch auf die Handbremse.



Um die Einstellschraube der hinteren Bremsbacke zu erreichen, wird das Rad gedreht, bis die Schraube an der vorgesehenen Öffnung in der Felge sichtbar ist.



Zum Überprüfen der Bremsklötze wird die Federklammer (1) gedrückt und der Haltebolzen (2) herausgezogen. Danach können die Bremsklötze entfernt werden.

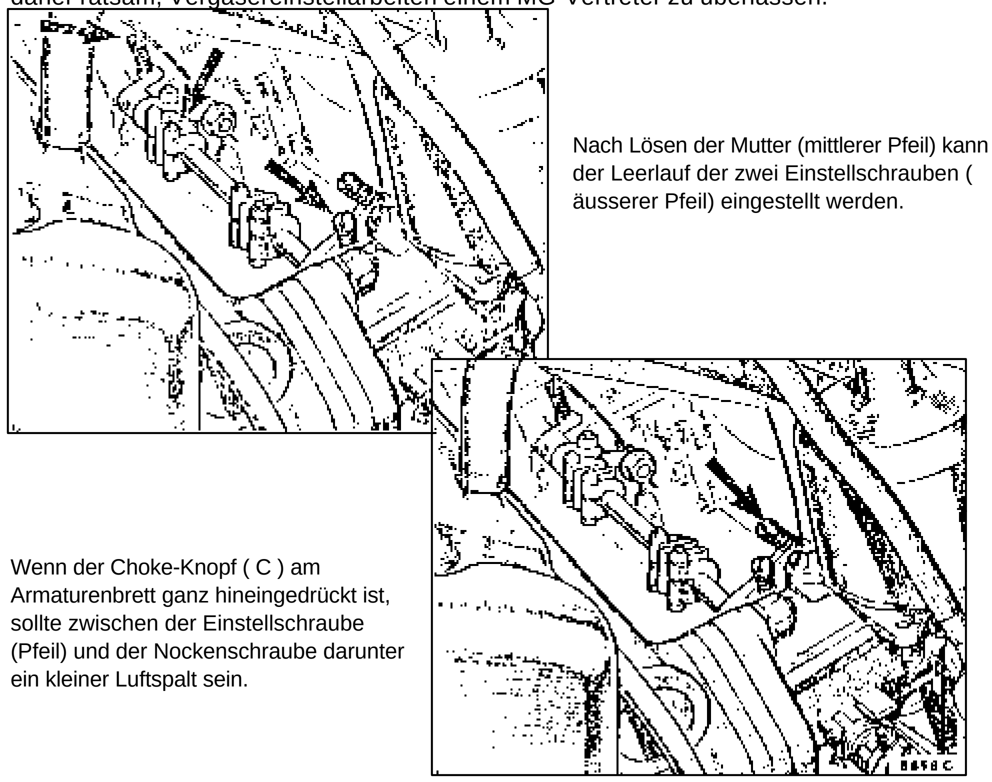
Vorderradbremseinstellung

Der Verschleiß an den vorderen Bremsklötzen wird automatisch ausgeglichen, und ein Nach-stellen ist daher nicht nötig. Zum Ausbauen der Bremsklötze werden die Federklammern (1) gedrückt. Danach kann der Haltebolzen (2) herausgezogen werden. Falls der Bremsbelag bis zum Mindestmaß von 1/16" Zoll (1,59 mm) abgenutzt ist, muß der Bremsklotz erneuert werden. Um die Vorderradbremse immer einsatzbereit zu haben und eine lange Lebens-dauer der Bremsklötze zu erreichen, sollten die Bremsklötze alle 3000 Meilen (4800 km) bei der Inspektion kontrolliert werden. Im Falle, daß der Verschleiß an einem der beiden Bremsklötze einer Bremsscheibe größer ist als an dem anderen, sollen die Klötze umgewechselt werden. Diese Arbeit ist nur durch einen MG-Händler durchzuführen.

Vergasereinstellung

Leerlaufeinstellung
Bevor die Leelaufeinstellung vorgenommen wird, muß die Mutter, die mit dem mittleren Pfeil im Bild unten bezeichnet ist, gelöst werden. Nun kann jede Drosselklappenspindel individuell eingestellt werden. Die Einstellung wird so vorgenommen, daß man, jeder Vergaser für sich, die Einstellschrauben so lange dreht, bis der gewünschte Leerlauf erreicht ist. Erst dann wird die Mutter (mittlerer Pfeil) wieder angezogen. Man überzeuge sich, daß beim Einstellen immer ein kleiner Spielraum zwischen der Einstellschraube für erhöhten Leerlauf (Pfeil unteres Bild) und der Nockenscheibe besteht.

Es ist sehr wichtig, daß beide Vergaser ganz genau gleichmäßig eingestellt werden. Es ist daher ratsam, Vergasereinstellarbeiten einem MG-Vertreter zu überlassen.



Nach Lösen der Mutter (mittlerer Pfeil) kann der Leerlauf der zwei Einstellschrauben (äusserer Pfeil) eingestellt werden.

Wenn der Choke-Knopf (C) am Armaturenbrett ganz hineingedrückt ist, sollte zwischen der Einstellschraube (Pfeil) und der Nockenschraube darunter ein kleiner Luftspalt sein.

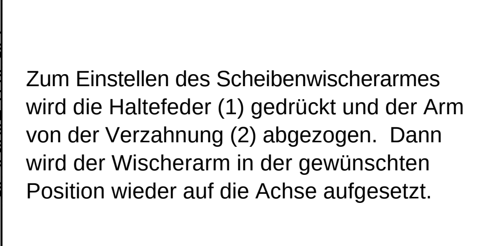
Einstellen des Kabels zur Starthilfe
Wenn der Zugknopf der Starthilfe (Choke) am Instrumentenbrett ganz hineingeschoben ist, muß ein kleiner Spielraum zwischen der Einstellschraube und der Nockenscheibe am vorderen Vergaser vorhanden sein. Der Abstand bestimmt das Verhältnis zwischen Drosselklappenstellung und Gemischregulierung.

Elektrische Ausrüstung

Nummerschildbeleuchtung
Die Nummernschildbeleuchtung brennt nur in Verbindung mit den Positions und Rücklichtern.

Zum Auswechseln der Glühbirne wird die Abdeckplatte durch Lösen der Halteschraube entfernt.

Zum Abnehmen der Abdeckkappe Halteschraube lösen.



Zum Einstellen des Scheibenwischerarmes wird die Haltefeder (1) gedrückt und der Arm von der Verzahnung (2) abgezogen. Dann wird der Wischerarm in der gewünschten Position wieder auf die Achse aufgesetzt.

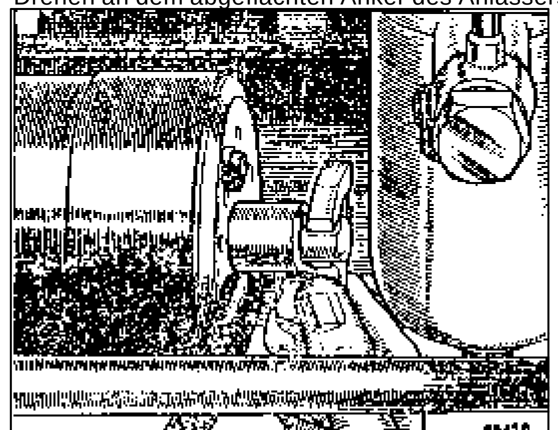
Scheibenwischer
Um die Wischfläche der Scheibenwischer zu verändern, müssen die Arme von der Antriebswelle gelöst werden. Dazu wird die Haltefeder hochgedrückt und der Arm von der Verzahnung abgehoben. Dann wird der Scheibenwischerarm in die gewünschte Lage gebracht und bis zum Einrasten auf die Welle gedrückt.

Zum Abnehmen eines Wischerblattes wird der Wischerarm zurückgebogen und das Blatt durch Hochheben ausgeklinkt. Beim Auswechseln des Wischergummis ist darauf zu achten, daß die kleinen Arretierbolzen nicht verloren gehen.

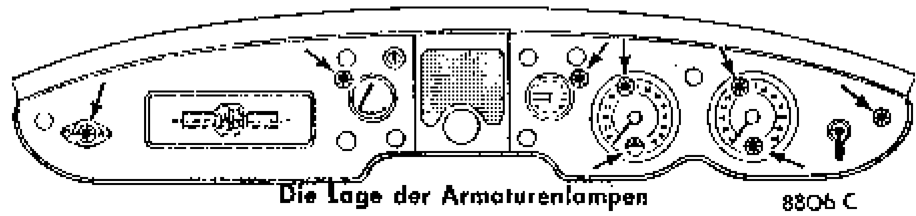
Elektrische Ausrüstung

Verklemmtes Anlasserritzel

Im Falle, daß das Anlasserritzel sich im Starterkranz verklemmt hat, kann man es durch Drehen an dem abgeflachten Anker des Anlassers wieder lösen.



Ein verklemmtes Anlassserritzel wird durch Drehen des Anlasserankers mit einem passenden Schlüssel gelöst.



Die Lage der Armaturenlampen 8806 C

Instrumenten- und Kartelese- sowie Kontrollampe

Zum Beleuchten der verschiedenen Instrumente werden vier Glühbirnen verwendet. Weiterhin befinden sich hinter dem Armaturenbrett drei Kontrollichter und eine Kartenleselampe. Sämtliche Glühbirnen sind durch Pfeile gekennzeichnet. Sie sind von unterhalb des Armaturenbrettes zugänglich.

Ersatzglühbirnen (12 Voll)

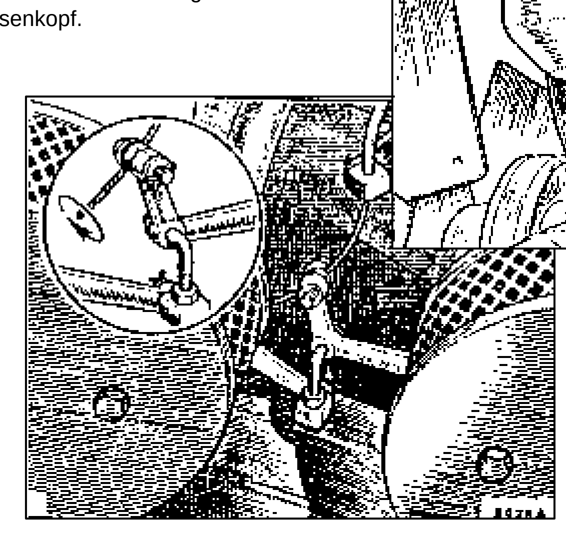
	Watt	B. M. C Ersatzteilnummer
Scheinwerfer (Rechtslenkung, ausgenommen Schweden)	50/40	13H 140
Scheinwerfer (Rechtslenkung, senkrechte Abblendung)	45/40	3H 921
Scheinwerfer (Linkslenkung, Europa, ausgenommen Frankreich, senkrechte Abblendung)	45/40	13H 138
Scheinwerfer (Linkslenkung, Frankreich, senkrechte Abblendung, gelb)	45/40	13H 139
Scheinwerfer (Linkslenkung, ausgenommen Europa, Abblendung nach rechts)	50/40	13H 141
Brems- und Schlußlampen (Versetzte Arretierung)		6/21 1 F 9026
ummernschildbeleuchtung und Standlicht	6	2H 4817
Instrumenten- und Kontrollampen	2,2	2H 4732
Blinkerlampen	0,21	1 F 9012

Vergasereinstellung

Einstellen der Düsen

Motor auf Betriebstemperatur bringen. Das Kabel der Starthilfe wird von dem Gestänge zu den beiden Vergasern entfernt. Das Verbindungsstück der beide Starthebel wird ebenfalls abgenommen. Die Leerlaufeinstellung der Vergaser werden jetzt einzeln bei laufendem Motor eingestellt, bis beide Drosselklappen gleichmäßig geöffnet sind. Dieses kann man mit dem Ansauggeräusch am Vergaser kontrollieren. Es soll für beide Vergaser gleich sein. Nun werde die Düseneinstellmuttern ganz heruntergeschraubt.

Jede Düse wird mit einer federbelasteten Einstellmutter eingestellt. Die untere Seite der Mutter ist die Auflage für den Düsenkopf.



Bevor das Choke-Kabel wieder angebracht wird, sollte es im Uhrzeigersinn gedreht werden, um ein Aufspleissen zu verhindern.

Die Muttern werden nun gleichmässig hochgeschraubt, bis der Motor rund läuft. Als letzte Prüfmethode wird ein federbelasteter Stift, der sich an jedem Vergaser unter dem Kolbengehäuse befindet hochgedrückt. Falls die Motordrehzahl nach dem Hochdrücken einen Moment höher wird und dann wieder abfällt, ist die Einstellung richtig. Falls der Motor stehenbleibt, ist die Einstellung der Düsenmutter zu mager, d. h. die Läge des Düsenstocks muß durch Herabdrehen der Mutter verändert werden, damit der Kraftstoff in die Zylinder gelangt.

Bei sämtlichen Einstellarbeiten an der Mutter ist darauf zu achten, daß der Düsenkopf immer durch die Feder mittels des Hebels an die Mutter angedrückt wird. Noch der Einstellung wird das Choke-Kabel wieder angeschlossen. Es ist darauf zu achten, daß am Knopf ‚C' genug Spiel vorhanden ist.

Zum genauen Einstellen des Leerlaufs werden die zwei Leerlaufeinstellschrauben gleichmäßig gedreht. Dann wird das Gelenk zwischen den zwei Hebeln wieder eingehängt.

Räder und Reifen

Schlauch-Ventileinsatz
Es ist angebracht, immer eine Anzahl Ventileinsätze mitzuführen. Beim Einschrauben eines neuen Ventileinsatzes ist darauf zu achten, daß dieser fest sitzt. Er ist auf Dichtigkeit zu prüfen. Dazu dreht man das Rad, bis das Ventil ganz oben steht. Dann hält man einen kleinen Behälter mit Wasser in die Öffnung des Ventils. Wenn Luftblasen erscheinen, muß der Ventileinsatz ausgewechselt werden.

Prüfen des Luftdrucks
Der Luftdruck der Reifen muß mindestens jede Woche einmal geprüft werden. Ein Reifendruckprüfer sollte in keinem Wagen fehlen. Das Einhalten des richtigen Reifendrucks ist wichtig. Hinweise finden sie auf den Seite 4 und 16.

Ventilstaubkappen
Die Staubkappen sollten fest eingeschraubt sein, um ein Eindringen von Wasser und Schmutz zu verhindern. Beim Abnehmen der Staubkappen zum Luftdruckprüfen ist darauf zu achten, daß sie nicht in den Schmutz gelegt werden.

Pflege der Speichenräder
Die Speichenräder müssen regelmäßig auf Spannung überprüft werden. Um eine lose Speiche herauszufinden, werden die Speichen mit einem Schlüssel oder ähnlichen Metallgegenstand angeschlagen. Man sollte einen reinklingenden Ton hören. Eine lose Speiche dagegen klingt dumpf, ohne Nachklang.

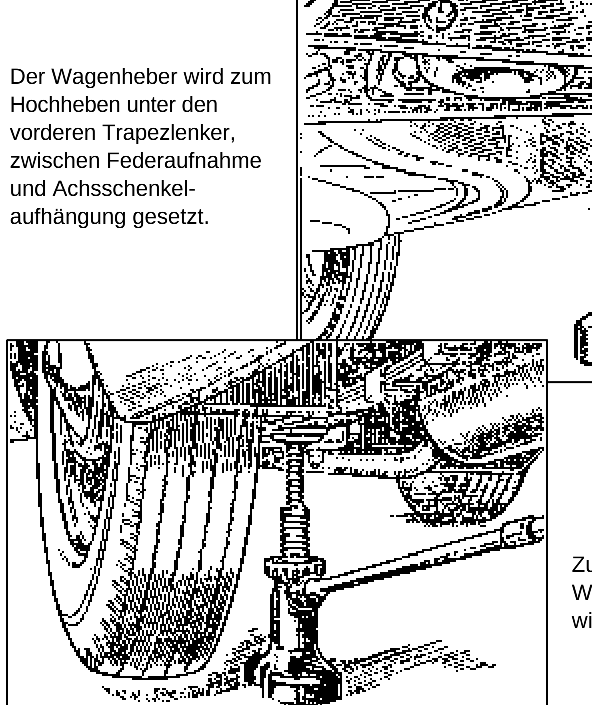
Zum Nachstellen der Nippel ist ein Spezialschlüssel erforderlich. Beim Nachspannen ist darauf zu achten, daß die Speichen nicht überspannt werden, da sonst andere Speichen brechen und das Rad einen Schlag bekommt. Nach dem Spannen und Auswechseln von Speichen müssen hervorstehende Speichenenden bis zum Nippelkopf abgefeilt werden, da sonst der Schlauch beschädigt wird.

Die Reifen müssen von Zeit zu Zeit vollständig von den Felgen abmontiert werden, um eventuelle Rostansätze an den Speichennippeln zu entfernen. Dazu verwendet man zweckmäßigerweise eine Drahtbürste und Schmirgelpapier. Die gereinigte Fläche wird dann mit einem Farbanstrich versehen. Im Falle, daß eine Generalüberholung der Speichenräder notwendig ist, wird diese am besten in einer Räderspezialwerkstatt durchgeführt.

Räder und Reifen

Aufwinden des Fahrzeuges
VORN
Zum Hochheben eines Vorderrades wird der Wagenheber zwischen Federsitz und Achsschenkelbolzen unter dem vorderen Trapezlenker eingesetzt.

Der Wagenheber wird zum Hochheben unter den vorderen Trapezlenker, zwischen Federaufnahme und Achsschenkelaufhängung gesetzt.



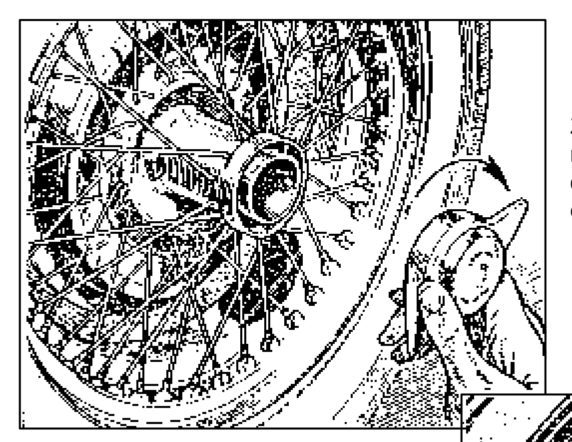
Zum Anheben eines Hinterrades wird der Wagenheber unter die Hinterfeder so nahe wie möglich zur Achse gesetzt.

HINTEN
Zum Hochheben eines Hinterrades setzt man den Wagenheber unter die Hinterfeder so nahe wie möglich zur Hinterachse.

Abnehmen der Radzierkappen (Scheibenräder)
Zum Abnehmen der Radzierkappen wird das flache Ende des Radmutterschlüssels in den dafür vorgesehenen Raum zwischen Felge und Kappe gesetzt. Mit einer seitlichen Bewegung wird die Kappe abgedrückt.
Zum Aufmontieren der Radzierkappe setzt man die Kappe auf zwei Haltestifte auf. Dann schlägt man mit der flachen Hand die Kappe auf den dritten Haltebolzen auf.

Abnehmen und Anbringen der Räder (Speichenfeigen)

Mit dem Kupferhammer werden die Flügelmuttern zum Halten der Felge losgeschlagen. Dabei ist zu beachten, daß die Flügelmuttern auf der linken Seite des Fahrzeuges mit Rechtsgewinde versehen sind. Dagegen hat die Flügelmutter der rechten Seite Linksgewinde. Bei einer Achtkanthaltemutter ist zum Lösen der mitgelieferte Schlüssel zu verwenden.



Zum Abschlagen der Flügelmutter auf der rechten Seite des Wagens im Uhrzeigersinn drehen. auf der linken Seite des Wagens entgegen dem Uhrzeigersinn drehen.

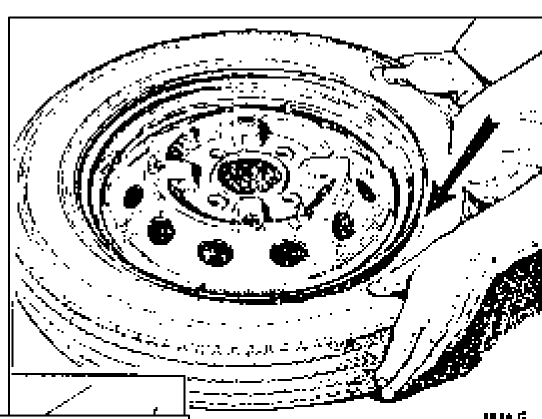
Abnehmen der Radmuttern
(Scheibenfelge)

Abnehmen und Anbringen der Räder (Scheibenfelgen)

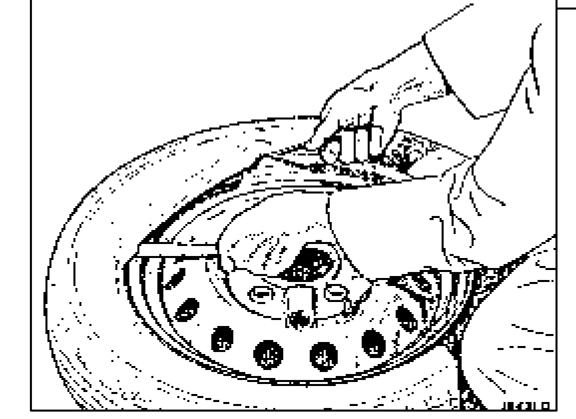
Die vier Radmuttern werden entgegen dem Uhrzeigersinn gelöst. Dann wird das Rad mit dem Wagenheber (s. Seite 31) angehoben, bis es sich vom Boden löst. Danach werden die Muttern vollständig abgedreht, und das Rad kann abgenommen werden. Es ist darauf zu achten, daß die Dichtung der Bremseinstellöffnung nicht verloren geht. Beim Aufsetzen des Rades ist darauf zu achten, daß die Bremseinstellöffnung in Bremstrommel und Felge übereinstimmen. Die Radmuttern müssen mit der konischen Seite zur Felge hin aufgeschraubt werden.

Abnehmen des Reifens

Die Reifenwulst ist mit Stahldrühlen versehen. Daher sollte man beim Abmontieren der Reifen nicht versuchen, sie mit Gewalt über den Felgenrand zu drücken. Das Abnehmen und Aufziehen von Reifen wird wesentlich erleichtert, wenn man eine Seite des Reifenrandes ganz in das Tiefenbett hineingedrückt. Die entgegengesetzte Seite kann dann leicht über den Felgenrand gezogen werden. Vor dem Abnehmen des Reifens muß der Ventileinsatz vollständig herausgekommen werden, da sonst die Luft nicht hundertprozentig entweichen kann.



Die Reifenwulst wird gegenüber dem Schlauchventil in das Tiefbett gedrückt.



Zum Auf- oder Abmontieren kann nun die Reifenwulst in der Nähe des Schlauchventils mit Montierhebeln über den Felgenrand gezogen werden.

Schlauchreparatur

Schlauchschaden werden durch Vulkanisieren behoben. Normales Flickzeug sollte nur in Notfällen verwendet werden.

Abschmiertabelle

Erklärung der Tabelle

(1) Motor: Ölstand im Motor überprüfen, eventuell auffüllen (Gruppe A)

Alle 1000 Meilen (1600 km)

(2) Getriebe: Ölstand im Getriebe kontrollieren, falls nötig auffüllen (Gruppe A).

(3) Hinterachse: Öl bis zur Einfüllöffnung auffüllen (Gruppe B).

(4) Lenkung: Mit der Fettpresse werden die Nippel des Lenkgestänges nach Gruppe C geschmiert.

(5) Lenkwelle: Die Nippel werden mit der Fettpresse nach Gruppe C geschmiert.

(6) Handbremse. Die Handbremskabel werden mit der Fettpresse nach Gruppe F geschmiert.

(7)Vergaser: Der Vergaserdämpferzylinder wird nach Abnahme der Kappe mit Öl nach Gruppe D aufgefüllt.

(8) Hauptbremszylinder: Der Flüssigkeitsstand im Vorratsbehälter ist zu überprüfen und falls notwendig mit Lockheadflüssigkeit aufzufüllen.

Alle 3000 Meilen (4800 km)

(9) Motor: Spätestens nach dieser Meilen- bzw. Kilometerleistung muß das Motoröl gewechselt werden (Gruppe A).

Alle 6000 Meilen (9600 km)

(10) Zündverteiler: Verteilerfinger abnehmen und die Verteilerachse mit einigen Tropfen Öl schmieren. Die Verteilernocken und die Unterbrecherkontaktachse werden leicht mit Fett eingeschmiert.

(11) Ölfilter: Das Ölfilterelement ist auszuwechseln und die Ölfilterkappe in Benzin zu reinigen.

(12) Getriebe: Öl ablassen und bis zur ‚High'-Markierung auf dem Meßstab mit Öl noch Gruppe A auffüllen.

(13) Hinterachse:. Öl ablassen und bis zur Einfüllöffnung mit neuem Öl nach Gruppe B auffüllen.

(14) Wasserpumpe: Stopfen entfernen und mit etwas Öl SAE 140 schmieren.

(15) Vorderradlager: Fettkappe entfernen und mit neuem Fett nach Gruppe F auffüllen.

Alle 12000 Meilen (19200 km)

(16) Lenkung: Das Lenkgehäuse wird mit 10 Schlägen Öl nach Gruppe 8 geschmiert. Die Lenkzahnstange wird mit zwei Schlägen Öl nach Gruppe B geschmiert.

(17) Lichtmaschine: Die Lichtmaschine wird mit zwei Tropfen Öl nach Gruppe D an der Schmieröffnung am hinteren Lagerdeckel geschmiert.

Öle und Fette aufgeführt noch Gruppen auf Seite 64.

Schmierplan für MGA 1600

